"05

BEDIENUNGSANLEITUNG

MANUALE D`USO

MANUEL D'UTILISATION

Edizione 2005

INDICE

ITALIANO

IMPORTANTE

VI RACCOMANDIAMO DI LEGGERE ATTENTAMENTE E INTERAMENTE IL PRESENTE MANUALE PRIMA DI INTRAPRENDERE IL PRIMO VIAGGIO. CONTIENE MOLTE INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI CHE VI FACILITERANNO L'USO ED IL MANEGGIO DELLA MOTO.

NEL VOSTRO PROPRIO INTERESSE FATE ATTENZIONE IN PARTICOLARE ALLE AVVERTENZE CONTRASSEGNATE NEL MODO SEGUENTE:

ATTENZIONE: SE TALE AVVERTIMENTO NON VIENE OSSERVATO SI METTE A RISCHIO LA VITA.

AVVERTIMENTO: NEL CASO IN CUI NON SI OSSERVINO TALI AVVERTIMENTI SI POTREBBERO DANNEGGIARE PARTI DELLA MOTOCICLETTA O LA MOTOCICLETTA NON SARÀ PIÙ SICURA.

NOTA: INFORMAZIONI UTILI SUL MANEGGIO E LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTO.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio:	
Numero motore:	
Timbro del concessionario:	

INFORMAZIONI SOLO PER IL CONSUMATORE AUSTRALIANO

L'impianto di scarico di questo veicolo non ha componenti che richiedono manutenzione da parte del proprietario. Nel caso in cui si presentasse un aumento della rumorosità o danni a uno dei componenti relativi all'impianto di riduzione della rumorosità, sarà necessario rivolgersi ad un rivenditore autorizzato per la sostituzione.

Divieto di manomettere l'impianto di controllo della rumorosità

I proprietari sono al corrente che la legge vieta:

(a) a qualsiasi persona di rimuovere o rendere inattivo, se non per scopi di manutenzione, riparazione o sostituzione, qualsiasi dispositivo o elemento di design facente parte di un veicolo nuovo con l'intenzione di ridurre il rumore prima che lo stesso sia stato venduto o consegnato all'acquirente definitivo o durante il suo utilizzo; e

(b) di utilizzare il veicolo dopo che tale dispositivo o elemento di design sia stato rimosso o reso inattivo da qualsiasi persona.

LA HUSABERG SI RISERVA IL DIRITTO DI VARIARE O CANCELLARE SENZA SOSTITUZIONE ATTREZZATURE, SPECIFICHE TECNICHE, COLORI, MATERIALI, SERVIZI D'ASSISTENZA E SIMILI SENZA PREAVVISO E SENZA INDICARNE IL MOTIVO, DI ADATTARLI ALLE CONDIZIONI LOCALI E DI ANNULLARE LA PRODUZIONE DI UN DETERMINATO MODELLO, SENZA SOSTITUIRLO CON ALTRI. SI RISERVA INOLTRE IL DIRITTO DI CESSARE SENZA PREAVVISO LA PRODUZIONE DI UN DETERMINATO MODELLO.

INTRODUZIONE

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto Husaberg.

Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione. **Prima di mettere in funzione la vostra motocicletta per la prima volta, dovreste assolutamente leggere con attenzione il presente manuale d'uso per prendere conoscenza dell'uso e delle caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se dovrete dedicarci parte del vostro tempo prezioso. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.** Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Le caratteristiche delle motociclette potrebbero variare in base alle disposizioni di legge in vigore. Potrebbero eventualmente verificarsi delle piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette. Il presente manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente nel momento in cui decideste di vendere la moto.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con * nel capitolo "Manutenzione ciclistica e motore" devono essere eseguiti da un'officina specializzata Husaberg. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali Husaberg. Husaberg non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta. Assicuratevi di eseguire le revisioni assolutamente da un'officina specializzata Husaberg per mantenere la validità della garanzia.

Il motociclismo fuoristrada è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi di utilizzare la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

HUSABERG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

CON RISERVA DI APPORTARE MODIFICHE DI COSTRUZIONE E DI ESECUZIONE

ITALIANO

INTRODUZIONE

ITALIANO

AVVERTENZE IMPORTANTI SU GARANZIA LEGALE E GARANZIA COMMERCIALE

Le motociclette sportive Husaberg sono concepite e costruite in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti in regolari impieghi agonistici.
Le motociclette corrispondono ai regolamenti ed alle categorie attualmente validi delle più importanti federazioni motociclistiche internazionali.

Presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura e taratura di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso. Una cattiva taratura della ciclistica può provocare danneggiamenti e rotture ai componenti della ciclistica (vedi capitolo Controllo taratura base ciclistica).

I lavori di manutenzione prescritti nella "Tabella lubrificazione e manutenzione" devono assolutamente essere eseguiti e confermati in un'officina specializzata Husaberg, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale.

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi usurati diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.

MODELLI FC
I modelli FC e altri “solo da competizione” non sono ammessi all'uso su strade pubbliche.

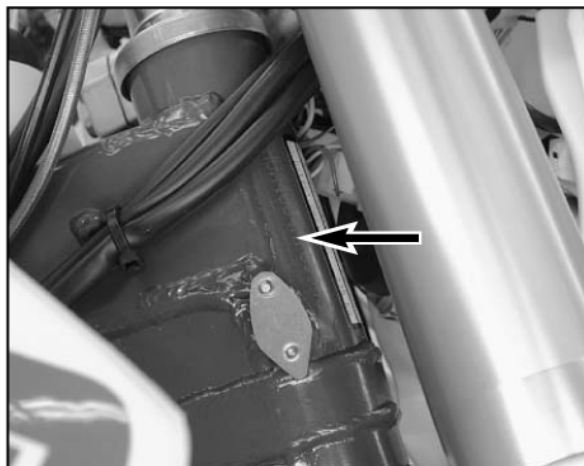
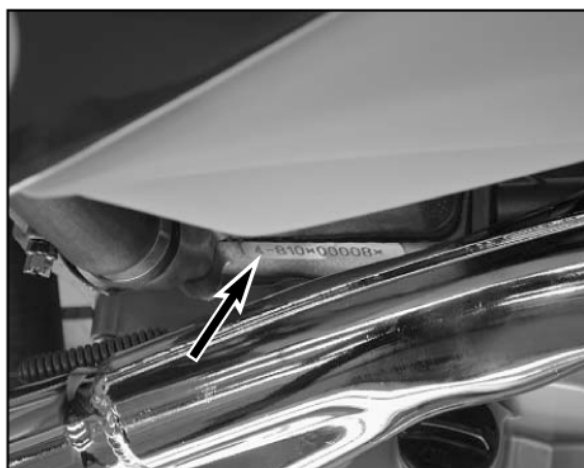
MODELLI FE
I modelli “da strada” sono ammessi all'uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). **Senza questa limitazione della potenza (cioè depotenziati) questi modelli sono ammessi solo all'uso in fuoristrada, ma non alla circolazione stradale.** I modelli FE sono concepiti per gare di resistenza fuoristradistiche (Enduro) e non sono adatti ad un prevalente uso crossistico.

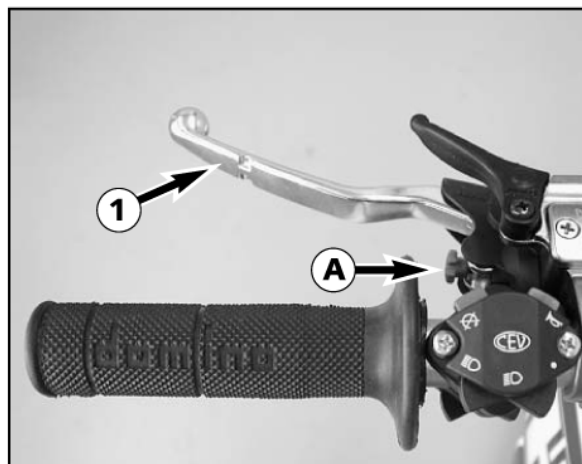
MODELLI FS
I modelli FS sono ammessi all'uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). **Senza questa limitazione della potenza (cioè depotenziati) questi modelli sono ammessi solo all'uso in competizioni Supermoto, ma non alla circolazione stradale.**

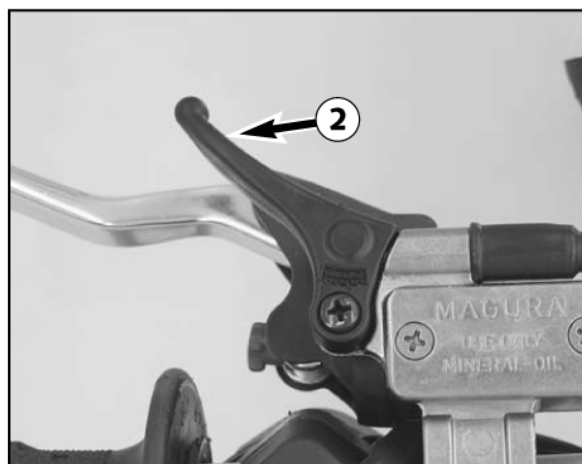
La garanzia non risponderà se la moto verrà utilizzata in gare o competizioni.

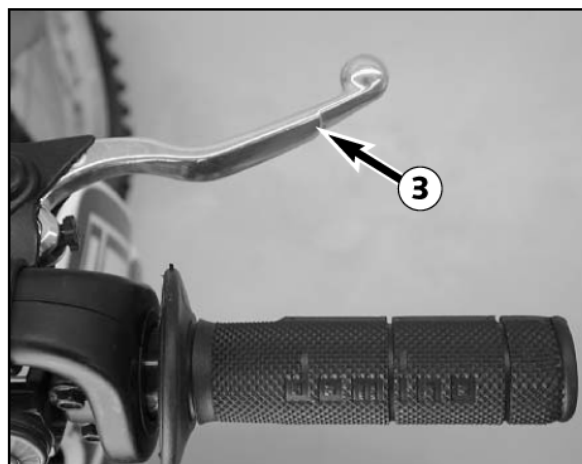
Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la Husaberg applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

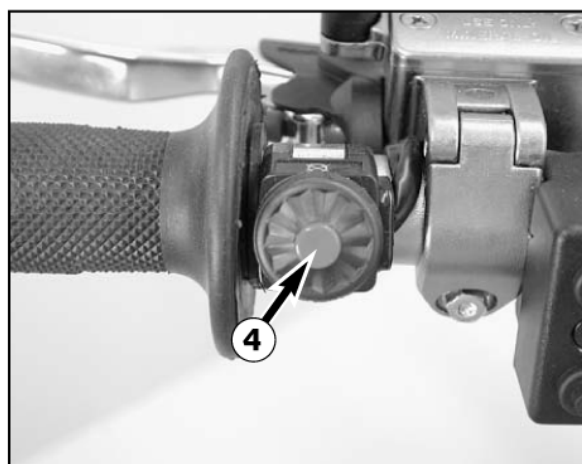
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA

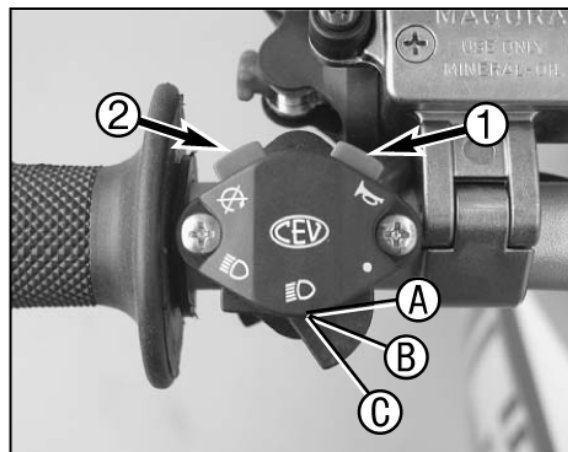
NUMERO TELAIO
Il numero del telaio è inciso sul lato destro della testa di sterzo. Annotate questo numero a pagina 2.

NUMERO MOTORE
Il numero del motore è inciso sul lato sinistro del motore sotto il tubo del radiatore.

LEVA DELLA FRIZIONE

La leva frizione (1) è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione (A) può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione telaio e motore).

LEVA DEL DECOMPRESSORE A MANO

La leva del decompressore a mano (2) trova impiego solo quando, dopo una caduta, il carburatore è traboccato. Per pompare il carburante traboccato dal motore, tirare la leva del decompressore durante l'avviamento.
La leva deve avere sempre un gioco di ca. 10 mm misurato alla sua estremità. Solo allora le valvole devono essere mosse (riconoscibile alla maggior resistenza della leva del decompressore)

LEVA DEL FRENO A MANO

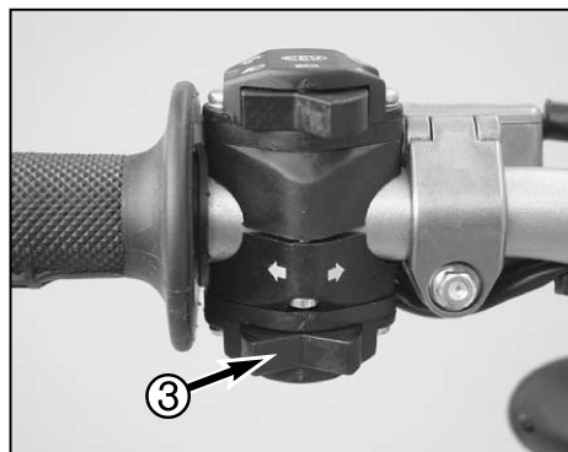
La leva del freno a mano (3) è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore. La posizione base può essere variata (vedi lavori di manutenzione).

INTERRUTTORE DI CORTO CIRCUITO

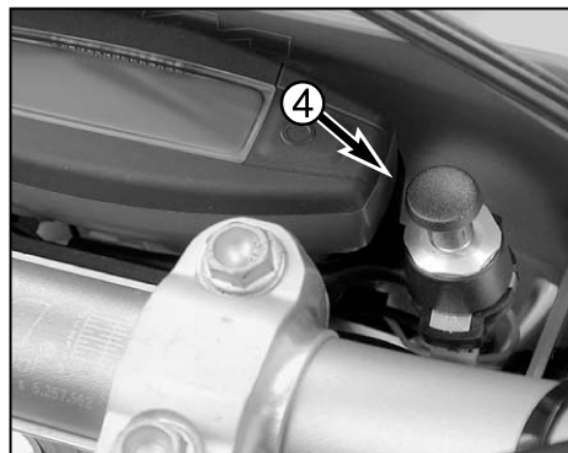
Tramite l’interruttore di corto circuito (4) viene arrestato il motore. Quando viene azionato si provoca un corto circuito nel circuito di accensione.

INTERRUTTORE A COMBINAZIONE

Il commutatore dell'illuminazione ha 2 o 3 posizioni.
(A) = luce spenta (non su tutti i modelli la luce può essere spenta)
(B) = anabbaglianti accesi
(C) = abbaglianti accesi
Con il tasto (1) si mette in azione il clacson.
Il tasto rosso di corto circuito (2) serve per fermare il motore. Il tasto si preme fino a che il motore si ferma.

COMANDO INDICATORI DI DIREZIONE

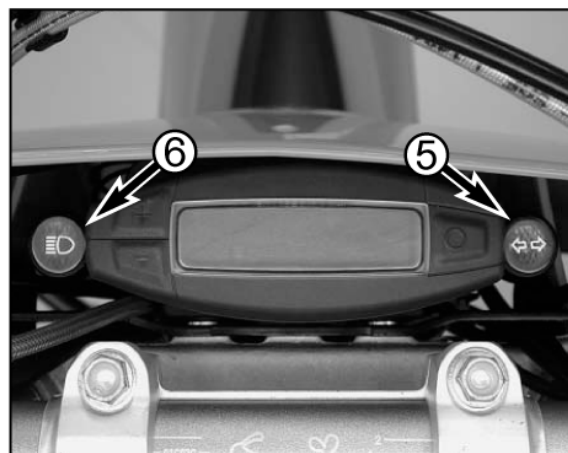
Il comando degli indicatori di direzione (3) è un'unità extra che viene montata sul manubrio a sinistra.
Il cablaggio è predisposto in maniera tale che per un uso in fuoristrada l'intero impianto di segnalazione di direzione possa essere smontato. Il funzionamento del rimanente impianto elettrico rimane intatto.

 Indicatore di direzione sinistro

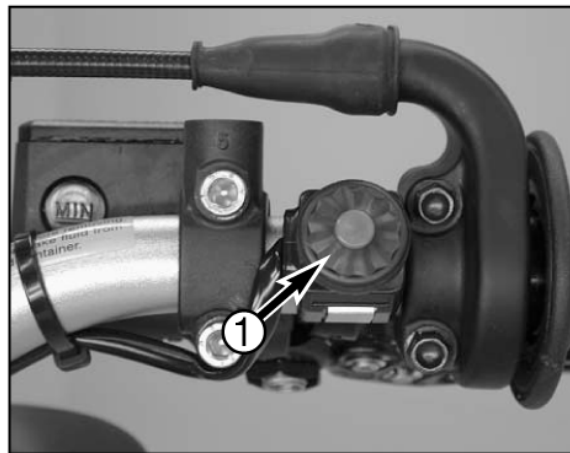
 Indicatore di direzione destro

INTERRUTTORE LUCI (USA)

In questo modello i fari vengono accesi tramite l'interruttore a strappo (4).

SPIE DI CONTROLLO

 La spia di controllo frecce verde (5) s'illumina a freccia inserita al ritmo di lampeggiamento.

 La spia di controllo blu (6) s'illumina quando è accesa la luce abbagliante.

ITALIANO

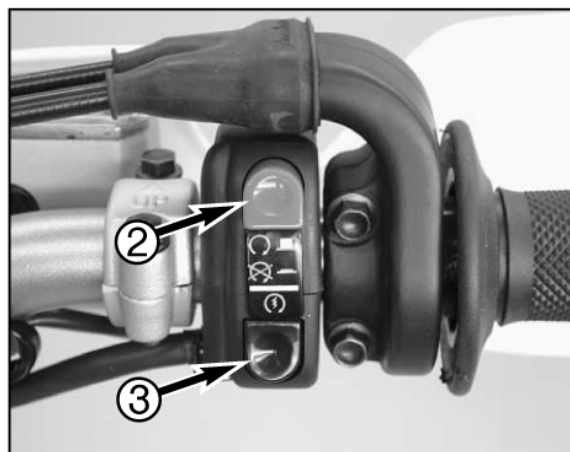
PULSANTE DI AVVIAMENTO

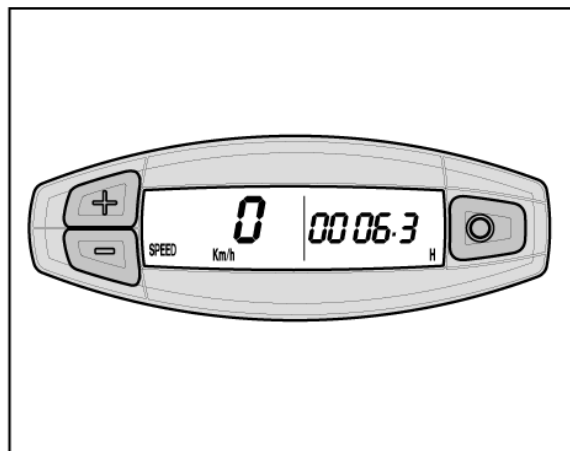
Premendo il pulsante nero di avviamento (1) si aziona il motorino di avviamento elettrico.

INTERRUTTORE DI ARRESTO D'EMERGENZA (AUSTRALIA)

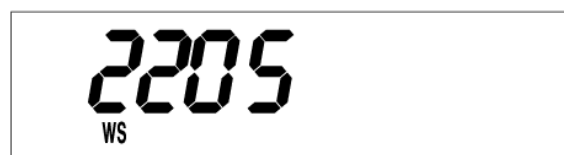
L'interruttore di arresto d'emergenza rosso (2) è collocato a fianco del comando gas.

In questa posizione il motorino di avviamento elettrico funziona ed il motore parte.

In questa posizione il circuito del motorino di avviamento elettrico ed il circuito d'accensione sono interrotti. Il motorino di avviamento elettrico non può essere azionato ed il motore non parte neanche con il pedale di avviamento.

Premendo il pulsante nero di avviamento (3) si aziona il motorino di avviamento elettrico.

TACHIMETRO ELETTRONICO

Il display del tachimetro elettronico viene attivato premendo su un pulsante del tachimetro stesso oppure da un impulso proveniente dal sensore ruota. Il display si illumina quando il motore è acceso.
Il display si spegne se non viene premuto alcun pulsante per un minuto oppure se non riceve impulsi dal sensore ruota.
Il tasto O viene utilizzato per cambiare le modalità di visualizzazione.
I tasti + e – servono per controllare diverse funzioni.

TEST
Per il test funzionale del display s'illuminano brevemente tutti i segmenti di visualizzazione.

WS (CIRCONFERENZA RUOTA)
La visualizzazione cambia e viene visualizzata brevemente la circonferenza della ruota anteriore espressa in millimetri (2205 mm corrispondono ad una circonferenza della ruota anteriore di 21" con i pneumatici in dotazione).
Subito dopo il display torna alla modalità di visualizzazione precedente.

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / H
(ORE DI FUNZIONAMENTO)
Alla consegna sono attivate solo le modalità di visualizzazione SPEED / H e SPEED / ODO. La modalità SPEED/H è visualizzata ogni volta che il display è acceso e la ruota anteriore è ferma. Cambia automaticamente alla modalità SPEED/ODO appena la ruota si muove.

SPEED visualizza la velocità.

H visualizza le ore di funzionamento del motore. Il contaore inizia a contare appena parte il motore. Il valore visualizzato non può essere cancellato.
Per alcune motociclette Husaberg da fuoristrada gli intervalli di manutenzione sono indicati in parte in ore di servizio. A questo riguardo il contaore è molto utile.

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / ODO
(ODOMETRO)
Nella modalità SPEED/ODO vengono visualizzati la velocità ed i chilometri totali percorsi.

Appena la ruota anteriore si ferma il display passa automaticamente alla modalità SPEED/H.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto **O**	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto **O**	passa alla modalità successiva

Il tachimetro elettronico possiede un certo numero di modalità di visualizzazione (funzioni) che potete attivare (mostrare) (vedi: Attivazione e disattivazione modalità di visualizzazione).

ITALIANO

ATTIVAZIONE E DISATTIVAZIONE MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE

Nella modalità SPEED/H, tenere premuto il tasto MODE per 3 secondi per accedere al menu SETUP (IMPOSTAZIONE). Vengono mostrate le funzioni attive. La funzione lampeggiante può essere attivata premendo il tasto + e disattivata premendo il tasto –.
Tenere premuto per 3 secondi il tasto | per memorizzare le impostazioni.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione torna alla modalità SPEED/H.

TR1 TR2 A1 A2 S1 S2
Km/h Mph ODO MAX LAP CLK H

Tasto +	attiva la visualizzazione lampeggiante
Tasto –	disattiva la visualizzazione lampeggiante
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva senza cambiare le impostazioni
tenere premuto il tasto O per 3 sec.	avvia l'IMPOSTAZIONE memorizza le impostazioni e passa alla modalità SPEED/H

Possono essere attivate le seguenti modalità di visualizzazione:

TR1	tripmaster 1
TR2	tripmaster 2
A1	velocità media 1
A2	velocità media 2
S1	arresto cronometro 1
S2	arresto cronometro 2
CLK	ora
LAP	tempo sul giro
MAX	Velocità massima
Km/h M/h	visualizza chilometri o miglia (vedi: Chilometri o miglia)

Se sono attivate tutte le modalità di visualizzazione, l'ordine è il seguente:
SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/MAX, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / CLK (ORA)

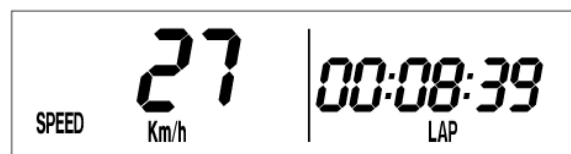
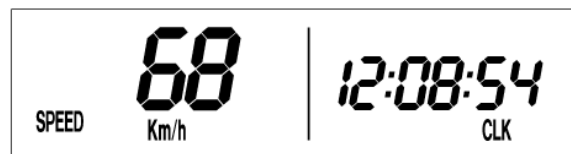
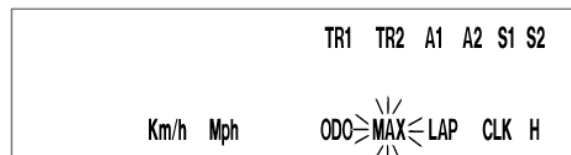
CLK visualizza il tempo in ore, minuti e secondi.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	imposta il menu orologio

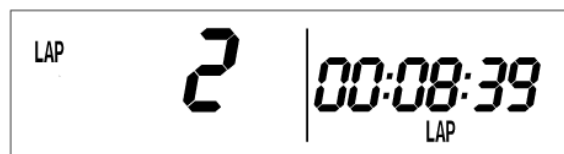
Per impostare l'ora, vedi "Impostazione ora".

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / LAP (TEMPO SUL GIRO)

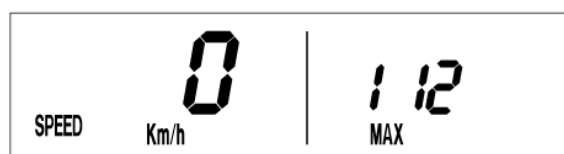
Potete utilizzare il cronometro manuale per arrestare e memorizzare fino a 10 tempi sul giro, che potete visualizzare nella modalità LAP/LAP (vedi sotto).
LAP visualizza il tempo sul giro in ore, minuti e secondi.

Tasto +	Avvia e arresta il cronometro, il tempo sul giro non è azzerato.
Tasto –	Arresta il cronometro, memorizza il tempo sul giro e riavvia il cronometro. Il tempo è azzerato. E' possibile memorizzare un totale di 10 giri. Se il tempo sul giro continua a funzionare dopo che avete premuto il tasto –, tutte le 10 posizioni di memoria sono occupate. Per cancellare i tempi sul giro memorizzati tenere premuto il tasto O per 3 secondi nella modalità SPEED/LAP. In questo modo si possono memorizzare fino a 10 tempi sul giro.
premere brevemente il tasto O	Quando non è memorizzato alcun tempo sul giro oppure la motocicletta è in movimento, la modalità di visualizzazione LAP/LAP viene saltata.
tenere premuto il tasto O per 3 sec.	Cancella tutti i valori LAP

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE LAP/LAP
(PER VISUALIZZARE I TEMPI SUL GIRO)

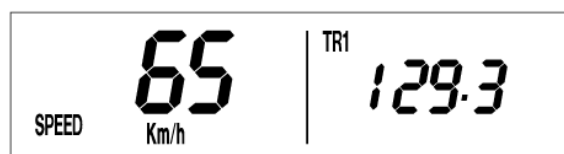
La visualizzazione LAP/LAP verrà mostrata solo se i tempi sul giro sono stati memorizzati e se la ruota anteriore si è fermata. Visualizzerà il numero di giri e il tempo sul giro cronometrato in ore, minuti e secondi. Premere il tasto + per accedere al tempo sul giro successivo.
Per cancellare tutti i tempi sul giro memorizzati, premete nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto MODE.

Tasto +	passa al successivo tempo sul giro
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	passa alla modalità successiva

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / MAX
(VELOCITÀ MASSIMA)

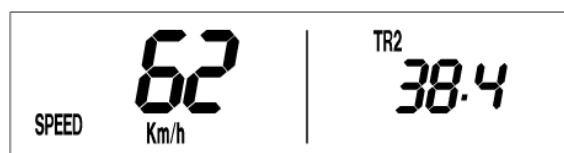
MAX visualizza la velocità massima raggiunta ed è sempre attiva.

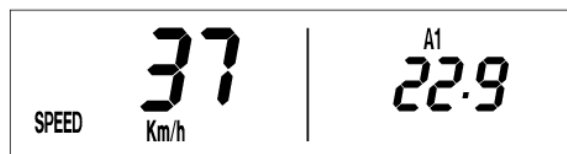
Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	cancella il valore MAX

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / TR1
(TRIPMASTER 1)

Il contachilometri parziale TR1 è sempre operativo e conta fino a 999.9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.
La funzione TR1 è associata alla funzione A1 (velocità media 1). Il calcolo di questi valori si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota (la ruota anteriore gira) e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso (la ruota anteriore è ferma).
Quando il valore supera il numero 999.9, i valori TR1, A1 e S1 vengono automaticamente azzerati.

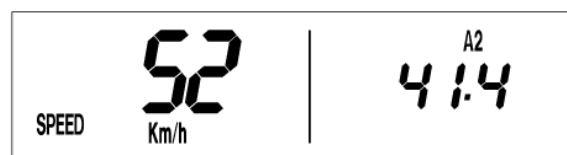
tasto +	senza funzione
tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità di visualizzazione successiva
premere il tasto O per 3 sec.	cancella i valori TR1, S1, A1

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / TR2
(TRIPMASTER 2)

Il tripmaster 2 è sempre operativo e conta fino a 999.9. A differenza di TR1, è ora possibile modificare il valore visualizzato agendo sui tasti + e –. Una funzione molto pratica quando si guida seguendo il roadbook.

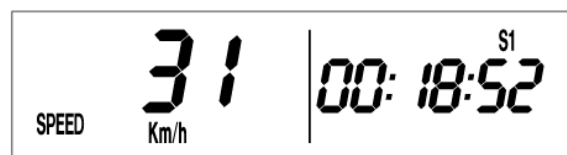
Tasto +	incrementa il valore TR2
Tasto –	decrementa il valore TR2
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	cancella il valore TR2

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / A1 (VELOCITA' MEDIA 1)

A1 visualizza la velocità media calcolata sulla base dei valori TR1 (Tripmaster 1) e S1 (cronometro 1). Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	cancella i valori TR1, S1, A1

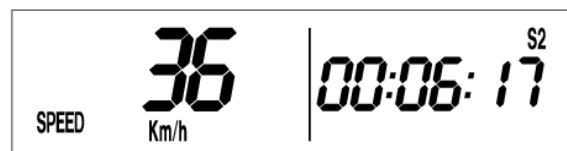
MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / A2 (VELOCITA' MEDIA 2)

A2 visualizza la velocità media calcolata sulla base dei valori TR2 (Tripmaster 2) e S2 (cronometro 2).
Il valore visualizzato si discosta dalla velocità media effettiva, quando TR2 è stato modificato manualmente oppure S2 non è stato arrestato dopo la guida.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	passa alla modalità successiva

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / S1 (CRONOMETRO 1)

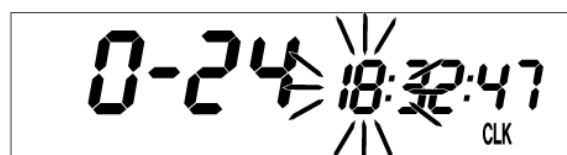
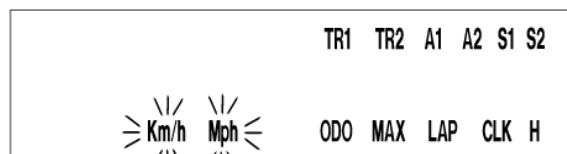
La funzione di arresto S1 visualizza il tempo di percorrenza calcolato sulla base di TR1 e si attiva appena provengono impulsi dal sensore ruota. Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

Tasto +	senza funzione
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	cancella i valori TR1, S1, A1

MODALITÀ DI VISUALIZZAZIONE SPEED / S2 (CRONOMETRO 2)

S2 è un cronometro manuale. Premendo il tasto + , il cronometro si avvia, premendolo nuovamente il cronometro si arresta. Premendo un'altra volta il tasto + , il cronometraggio riprende.
Premere il tasto O per passare alla modalità successiva. Quando S2 è attivo senza essere visualizzato, la scritta S2 lampeggiante in altre modalità di visualizzazione ve lo ricorda. Per arrestare la funzione S2, dovete passare alla modalità SPEED/S2 e premere il tasto +.

Tasto +	Avvia e arresta il cronometro.
Tasto –	senza funzione
premere brevemente il tasto O	passa alla modalità successiva
tenere premuto per 3 sec. il tasto O	cancella il valore S2

CHILOMETRI O MIGLIA

Anche l'unità (chilometri o miglia) può essere cambiata. Il valore ODO verrà mantenuto e convertito di conseguenza. I valori TR1, A1, S1, TR2 e A2 saranno cancellati.
Per selezionare l'unità, entrare nella modalità SPEED/H, tenere premuto il tasto **O** per 3 secondi per accedere al menu SETUP (IMPOSTAZIONE). Premere il tasto **O** fino al lampeggiamento della funzione Km/h M/h. Premendo il tasto + si passa alle opzioni successive. Premere il tasto + per Km/h o il tasto – per M/h.
Per impostare, premere brevemente il tasto **O** e tenerlo premuto per 3 secondi fino a che il display torni alla modalità SPEED/H.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione torna alla modalità SPEED/H.

Tasto +	per accedere al menu per attivare la visualizzazione Km/h
Tasto –	per attivare la visualizzazione M/h
premere brevemente il tasto **O**	passa alla modalità successiva passa dal menu al menu IMPOSTAZIONI
tenere premuto per 3 sec. il tasto **O**	memorizza e chiude il menu IMPOSTAZIONI

IMPOSTAZIONE ORA

Per impostare l'ora, spegnere il motore, passare alla modalità SPEED/CLK.
Premere per 3 secondi il tasto **O**. Il rispettivo dato lampeggiante può essere variato premendo i tasti **+** e –. Premendo il tasto **O** si passa al dato successivo. 0-12 visualizza il tempo nella modalità 12 ore, 0-24 nella modalità 24 ore.
Tenere premuto per 3 secondi il tasto **O** per memorizzare le impostazioni.
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/CLK.

Tasto +	ora +
Tasto –	ora –
premere brevemente il tasto **O**	passa al dato successivo
tenere premuto il tasto **O** per 3 sec.	avvia il menu IMPOSTAZIONE memorizza le impostazioni e passa alla modalità SPEED/CLK

Motocicletta ferma	Motocicletta in movimento	INFORMAZIONI GENERALI SULLE FUNZIONI DEL TACHIMETRO ELETTRONICO				
		Visualizzazione	premere il tasto **+**	premere il tasto **–**	premere il tasto **O**	premere **O per 3 sec.**
X		**SPEED / H**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	visual. il menu IMPOSTAZIONI
X	X	**SPEED / CLK**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	Impostazione ora
X	X	**SPEED / LAP**	avvia/arresta la funzione LAP senza cancellare il valore LAP	arresta LAP, memorizza il valore LAP, azzera LAP	modalità di visual. successiva	cancella tutti i valori LAP
X		**LAP / LAP**	valore successivo	senza funzione	modalità di visual. successiva	modalità di visual. successiva
X	X	**SPEED / MAX**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	cancella MAX
	X	**SPEED / ODO**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	modalità di visual. successiva
X	X	**SPEED / TR1**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / TR2**	ncrementa il valore TR2	decrementa il valore TR2	modalità di visual. successiva	cancella TR2
X	X	**SPEED / A1**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / A2**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	modalità di visual. successiva
X	X	**SPEED / S1**	senza funzione	senza funzione	modalità di visual. successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / S2**	avvia – arresta S2	senza funzione	modalità di visual. successiva	cancella S2

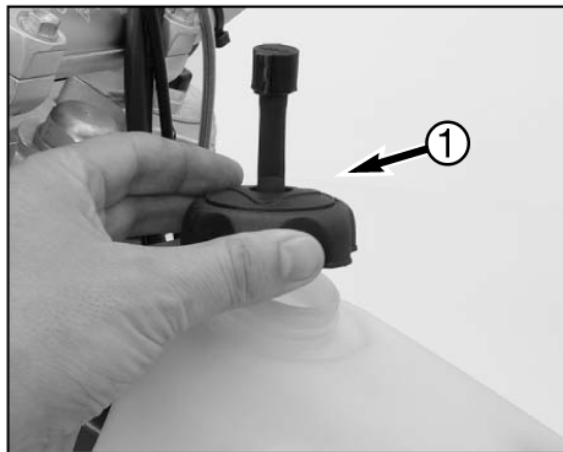
Se i valori CLK, LAP, MAX, TR1, TR2 A1, A2, S1 e S2 scompaiono improvvisamente, la batteria del tachimetro elettronico è scarica e deve essere sostituita (vedi: Sostituzione batteria del tachimetro elettronico).

E' possibile richiedere un interruttore tripmaster che consente di controllare le funzioni del tachimetro elettronico dal manubrio.

ITALIANO

TAPPO SERBATOIO

Per aprire il tappo del serbatoio: Girarlo in senso antiorario
Per chiudere il tappo del serbatoio: Posizionarlo e serrarlo girandolo in senso orario.

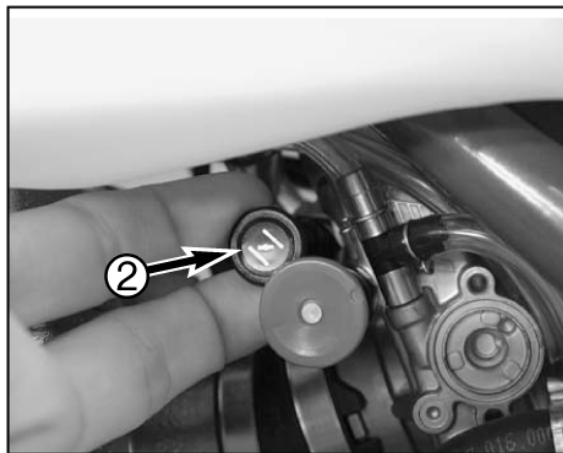
Sistemare il tubo di sfiato del serbatoio (1) evitando pieghe.

RUBINETTI DEL CARBURANTE

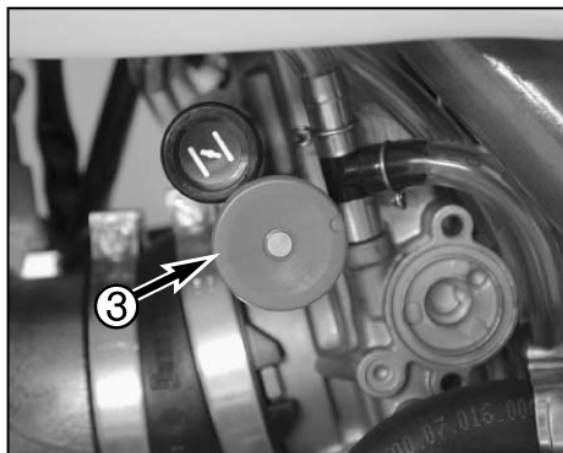
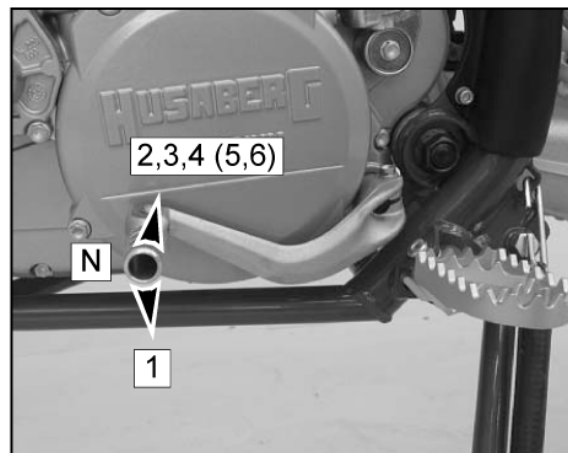
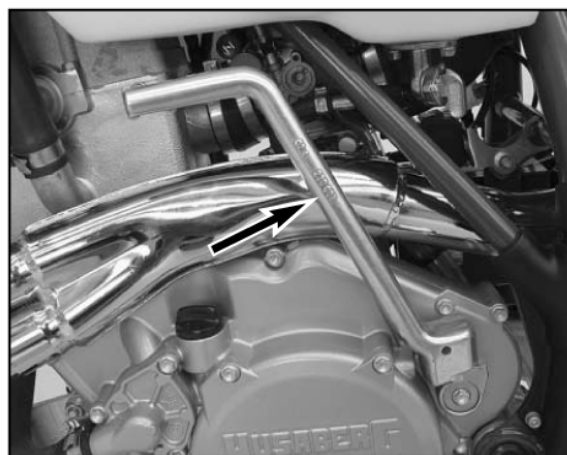
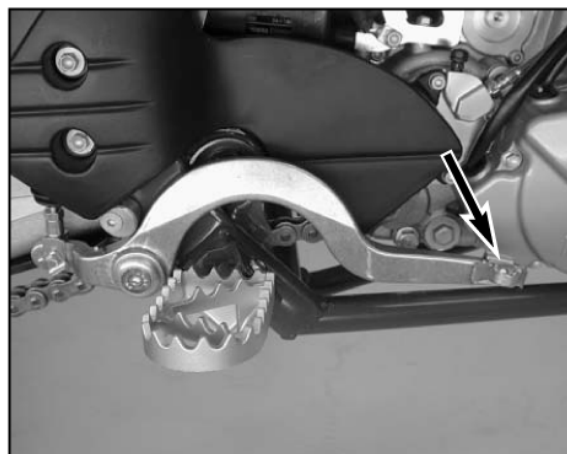
OFF I rubinetti del carburante sono chiusi quando si trovano sulla posizione OFF. Il carburante non affluisce al carburatore.

ON/RES Quando si usa la moto girare la manopola in posizione ON/RES. Ora il carburante può affluire al carburatore. In questa posizione il serbatoio si svuota fino alla riserva.

NOTA: La funzione RISERVA non è disponibile.

INTERRUTTORE DELL’ARIA

Estraendo l'interruttore dell'aria (2) fino all'arresto, nel carburatore viene aperto un foro, attraverso il quale il motore può aspirare ulteriore carburante. Così viene ottenuta una miscela carburante-aria „grassa“ che è necessaria per l’avviamento a freddo. Per disinserire l'aria, spingete l'interruttore dell'aria verso l'interno nella sua posizione iniziale.

DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO A CALDO

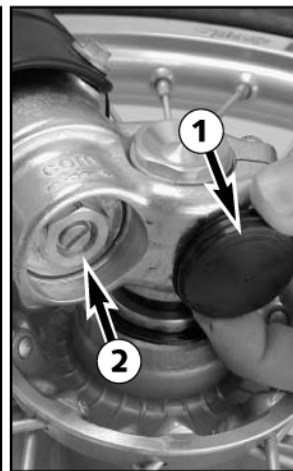
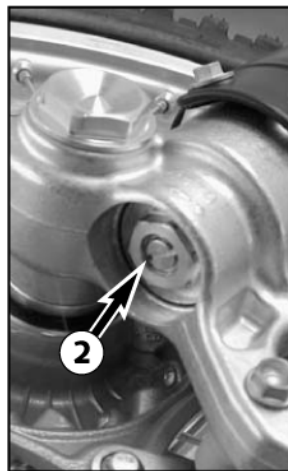
Estraendo il dispositivo di avviamento a caldo (3) fino all'arresto, nel carburatore viene aperto un foro, attraverso il quale il motore può aspirare ulteriore carburante. Ne risulta una miscela aria-carburante "magra", richiesta all'avviamento a caldo.
Per la disattivazione spingete il dispositivo di avviamento a caldo nella sua posizione base.

LEVA DEL CAMBIO
La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1a e la 2a marcia.

PEDALE DI AVVIAMENTO
Il pedale di avviamento è montato sul lato sinistro del motore. La parte superiore è orientabile.

PEDALE FRENO
Il pedale del freno è posizionato davanti al poggiapiedi destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione della sella (vedere lavori di manutenzione).

CAVALLETTO LATERALE
Con il piede premere in terra il cavalletto laterale e caricarlo con il motociclo. Far attenzione che il suolo sia solido e la posizione stabile.

ATTENZIONE: Il cavalletto si toglie rapidamente se il peso viene meno. Assicuratevi di non sostare in mezzo alla strada.

AMMORTIZZAMENTO FORCELLA IN COMPRESSIONE

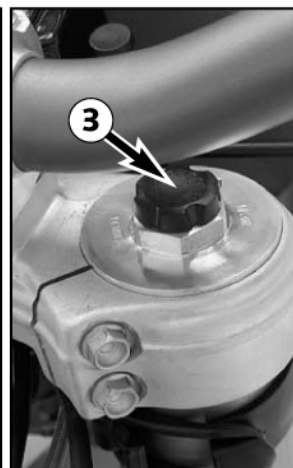
Il gruppo freno idraulico di compressione determina il comportamento in fase di compressione della forcella. Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato mediante le viti di regolazione sull'estremità inferiore dei gambali forcella. Togliere il tappo di protezione (1). Ruotando in senso orario le viti di regolazione (2) l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE STANDARD
– girare le viti di regolazione in senso orario fino all'arresto
– a seconda del tipo di forcella ruotare indietro di un corrispondente numero di scatti

Typ White Power 14457A01 .... 22 scatti
Typ White Power 14457A02 .... 18 scatti
Typ White Power 14457A03 .... 20 scatti

AMMORTIZZAMENTO FORCELLA IN ESTENSIONE

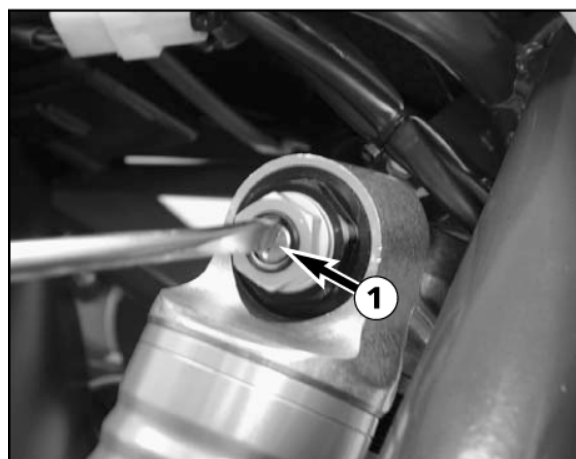
Il gruppo freno idraulico di estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella. Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato tramite le viti di regolazione (3) (REB). Ruotando in senso orario la manopola l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE STANDARD
– girare le viti di regolazione in senso orario fino all'arresto
– a seconda del tipo di forcella ruotare indietro di un corrispondente numero di scatti

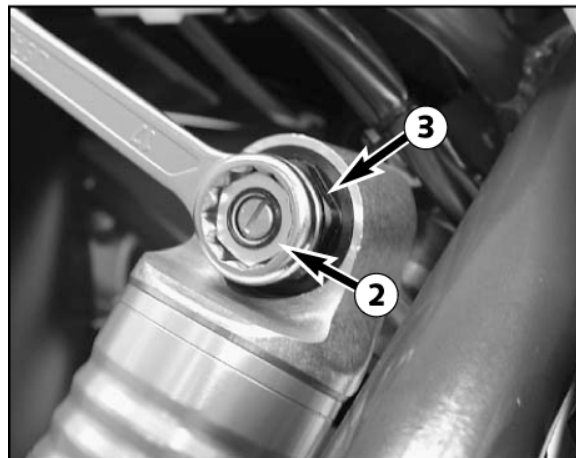
Typ White Power 14457A01 .... 20 scatti
Typ White Power 14457A02 .... 20 scatti
Typ White Power 14457A03 .... 15 scatti

REGOLAZIONE COMPRESSIONE AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore offre la possibilità di una doppia regolazione per le alte e le basse velocità (Dual Compression Control).
Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta.
Questa tecnica per basse ed alte velocità lavora in maniera sinergetica.
Con una velocità di compressione lenta fino a normale dell'ammortizzatore agisce soprattutto la regolazione per basse velocità.
La regolazione per alte velocità mostra il suo effetto nella compressione veloce.
Girando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, girando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce.

Regolazione standard per basse velocità:
– ruotare la vite di registro (1) con un cacciavite in senso orario fino all'arresto.
– svitare in senso antiorario del numero di scatti corrispondente al tipo specifico di ammortizzatore.

Typ White Power 14457A01 .... 15 scatti
Typ White Power 14457A02 .... 15 scatti
Typ White Power 14457A03 .... 12 scatti

Regolazione standard per alte velocità:
– ruotare la vite di registro (2) con una chiave poligonale ad anello in senso orario fino all'arresto.
– svitare in senso antiorario del numero di scatti corrispondente al tipo specifico di ammortizzatore.

Typ White Power 14457A01 .... 2,5 scatti
Typ White Power 14457A02 .... 2 scatti
Typ White Power 14457A03 .... 1 scatto

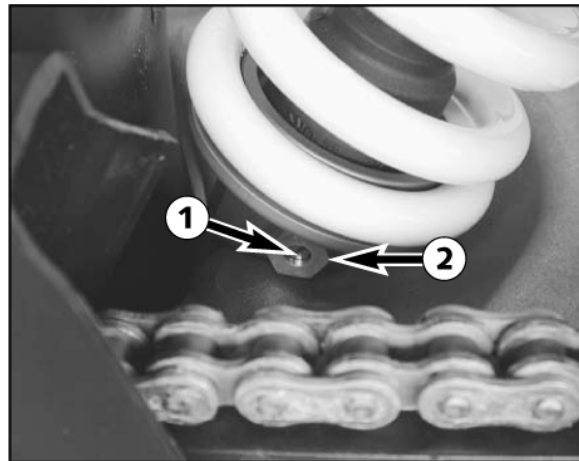
ATTENZIONE: L'unità di ammortizzamento dell'ammortizzatore è riempita con azoto altamente compresso. Non provate mai a smontare l'ammortizzatore o ad eseguire i lavori di manutenzione senza l'aiuto di tecnici. Ne potrebbero conseguire ferite gravi. Per questo non svitare mai l'avvitamento nero (3) (24 mm).

AMMORTIZZAMENTO AMMORTIZZATORE IN ESTENSIONE

Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato tramite le viti di regolazione (1). Ruotando in senso orario la manopola l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

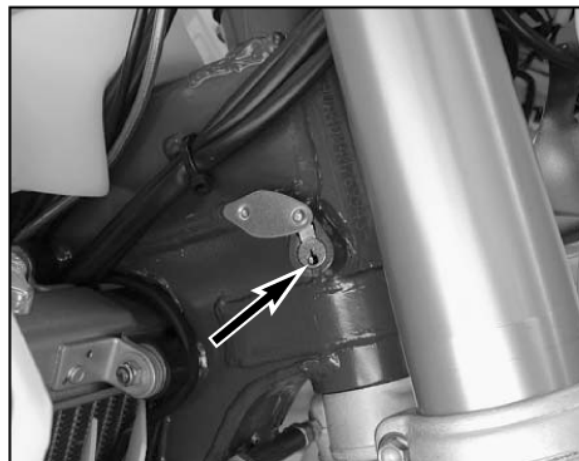
REGOLAZIONE STANDARD:
– ruotare la vite di regolazione in senso orario fino all'arresto.
– avvitare poi la vite di regolazione in senso antiorario, contando il numero di scatti che corrisponde al rispettivo tipo di ammortizzatore.

Typ White Power 14457A01 .... 22 scatti
Typ White Power 14457A02 .... 22 scatti
Typ White Power 14457A03 .... 10 scatti

ATTENZIONE: L'unità di ammortizzamento dell'ammortizzatore è riempita con azoto altamente compresso. Non provate mai a smontare l'ammortizzatore o ad eseguire i lavori di manutenzione senza l'aiuto di tecnici. Ne potrebbero conseguire ferite gravi. Per questo non svitare mai l'avvitamento nero (2) (15 mm).

ITALIANO

BLOCCASTERZO

Con il bloccasterzo che si trova sul cannotto di sterzo, il manubrio è bloccato. Per chiudere a chiave il manubrio sterzarlo completamente a sinistra, introdurre la chiave, girare a sinistra, premere, girare a destra ed estrarre.

AVVERTIMENTO: Non lasciate mai la chiave nella serratura. Nel momento in cui sterzate a destra la chiave potrebbe essere danneggiata.

CONSIGLI ED AVVERTENZE PER LA MESSA IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA

ISTRUZIONI PER LE OPERAZIONI PRELIMINARI

- Assicuratevi che i lavori di „PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLETTA“ (vedi Libretto Tagliandi) siano stati eseguiti dal vostro rivenditore Husaberg.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l’uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Regolate la leva frizione, la leva freno anteriore ed il pedale freno nella posizione a voi più comoda.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto o su terreno facile al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiapiedi.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre PARTI DI RICAMBIO ORIGINALI Husaberg. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:
  - Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
  - Conducente con indumenti protettivi e casco.
  - Seguire le istruzioni di rodaggio.

RODAGGIO DEI MODELLI HUSABERG

Le superfici delle parti di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno lisce dei pezzi scorrevoli di motori in funzione già da tempo. Questo spiega la necessità di rodare il motore nuovo.
Per questa ragione, non caricate il motore per più del 50% della sua capacità durante le prime 3 ore di funzionamento. Inoltre il numero di giri non deve superare i 7000/min. Evitare viaggi a tutto gas!
Nelle successive 12 ore d'esercizio il motore può essere sfruttato fino a max. 75% della sua potenza. Guidare la moto in diverse condizioni d'uso (strada, tratti in fuoristrada meno impegnativi).

AVVERTIMENTO: I modelli Husaberg sono stati sviluppati inderogabilmente solo per competizioni fuoristradistiche. I modelli “da strada” FC/FE sono ammessi all'uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). Evitare su strada soprattutto lunghi tratti a tutto gas.

ATTENZIONE: Abbigliatevi in modo adeguato quando utilizzate la motocicletta. I motociclisti avveduti alla guida di una Husaberg portano sempre un casco, stivali, guanti e un giubbotto, che si tratti di viaggi di un giorno o solo di brevi percorsi. Gli indumenti protettivi dovrebbero essere vistosi affinché il motociclista venga avvistato prima possibile dagli altri conducenti.

Durante i vostri viaggi accendete sempre il faro, affinché gli altri utenti del traffico vi possano vedere per tempo.

Non guidate dopo il consumo di bevande alcoliche.

Utilizzate esclusivamente gli accessori originali consigliati dalla Husaberg. I rivestimenti frontali, per esempio, possono influenzare negativamente il comportamento su strada della moto. Anche bagagli, serbatoi supplementari ecc. possono influenzare negativamente il comportamento su strada della moto a causa della diversa ripartizione del peso.

La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dallo stesso tipo di profilo.

I modelli Husaberg sono concepiti e predisposti per l'uso a solo 1 posto. È vietato portare con sé un passeggero.

Osservate le norme del traffico, guidate in modo prudente e previdente onde riconoscere i pericoli il più presto possibile.

Adeguate la velocità di guida alle condizioni ed alle vostre capacità di guida.

Guidate con prudenza su strade o terreni sconosciuti.

Fuori strada dovreste sempre essere accompagnati da un amico con una seconda moto, in modo da potervi aiutare a vicenda in caso di difficoltà.

Sostituite la visiera o le lenti degli occhiali se danneggiati o graffiati. In caso di controluce si è praticamente ciechi se la visiera o gli occhiali presentano graffiature.

Non lasciate mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.

I modelli FC non sono omologati per l'uso su strade pubbliche o autostrade.

Facendo uso della vostra motocicletta tenete sempre presente che l’eccessivo rumore disturba gli altri.

CONTROLLARE QUANTO SEGUE PRIMA DI OGNI AVVIAMENTO

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.
In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CONTROLLARE IL LIVELLO DELL'OLIO
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

2 CARBURANTE
Verificare la quantità di carburante nel serbatoio, sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato e chiudere il serbatoio con il tappo.

3 CATENA
Una catena troppo lenta può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni. Se la catena è troppo tesa, i componenti della trasmissione finale (catena, cuscinetti cambio e ruota posteriore) vengono maggiormente sollecitati. Oltre ad una precoce usura, nel caso estremo si può verificare persino la rottura della catena o dell'albero secondario del cambio.

4 PNEUMATICI
Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti.
La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

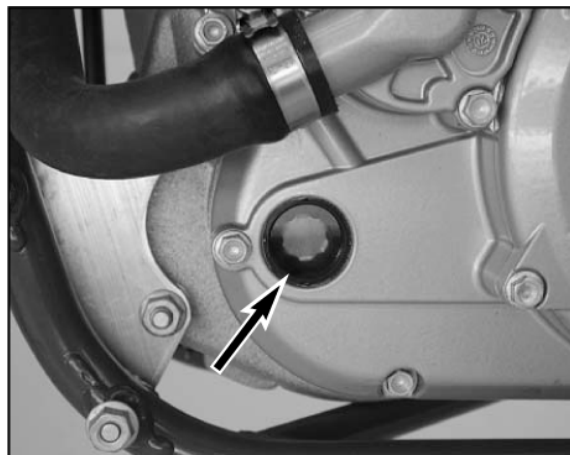
5 FRENI
Verificare il funzionamento corretto dei freni. Controllare il livello del liquido freni nei recipienti. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della Husaberg, in modo da evitare che i freni siano definitivamente danneggiati.
Verificate anche lo stato del tubo del freno e lo spessore dei rivestimenti del freno.
Controllare corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.

6 COMANDI A CAVO FLESSIBILE
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

7 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

8 IMPIANTO ELETTRICO
Controllare a motore acceso il funzionamento dei fari, della luce posteriore, della luce di arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

9 BAGAGLI
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.

10 SPECCHIETTO RETROVISORE
Controllare posizione specchietto retrovisore.

AVVIAMENTO A MOTORE FREDDO

1 Aprire i rubinetti del carburante (1).
2 Togliere la motocicletta dal cavalletto laterale e centrale.
3 Mettere il cambio in folle.
4 Azionare l'interruttore dell'aria (2)
5 SENZA dare gas schiacciare energicamente il pedale avviamento FINO IN FONDO oppure azionare il motorino di avviamento elettrico.

ATTENZIONE: Per avviare il motore indossate sempre degli stivali da moto robusti per evitare eventuali lesioni. Potreste scivolare dal pedale oppure il motore potrebbe dare un contraccolpo e sbattere con violenza il vostro piede in alto.

Pigiare sempre il pedale di avviamento energicamente fino in fondo senza accelerare. Un avviamento a pedale con troppo poca spinta o con la manopola gas aperta aumenta il rischio di un contraccolpo del motore.

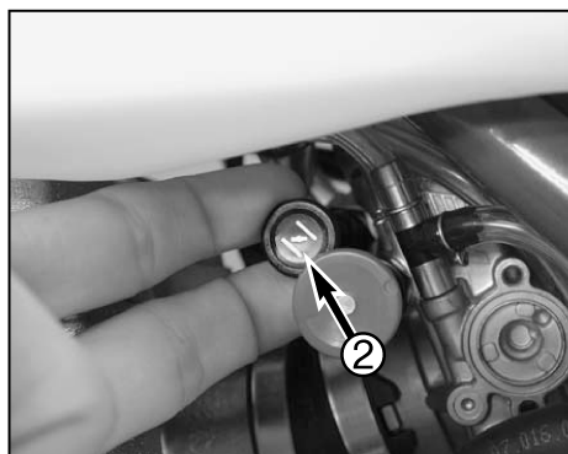
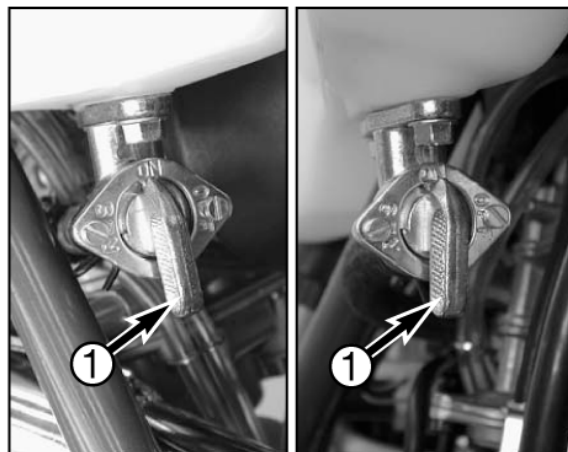
Non avviate il motore in un locale chiuso e non lasciatelo nemmeno acceso in tali locali.

I gas di scarico sono velenosi e possono portare alla perdita di conoscenza ed alla morte. In caso di funzionamento del motore assicurate sempre un'aerazione sufficiente.

Controllare sempre che il cambio sia messo in folle, prima di azionare il pulsante di avviamento. Se all'avviamento è inserita una marcia, la moto salta avanti.

AVVERTIMENTO: Assicuratevi di togliere il cavalletto laterale prima di avviare il motore onde evitare eventuali danni.

Periodo massimo di avviamento continuo: 5 secondi. Attendere almeno 5 secondi prima di ritentare.

Non fate salire di giri il motore freddo. Ciò potrebbe causare danneggiamenti del motore perché il pistone si riscalda e, conseguentemente, si dilata più rapidamente del cilindro raffreddato ad acqua.

AVVIAMENTO A MOTORE CALDO

1 Aprire il rubinetto del carburante (1).
2 Togliere la motocicletta dal cavalletto laterale.
3 Mettere il cambio in folle.
5 SENZA dare gas schiacciare energicamente il pedale avviamento FINO IN FONDO oppure azionare il motorino di avviamento elettrico.

NOTA: Se il motore non parte tirare il dispositivo di avviamento a caldo.

COSA FARE QUANDO IL MOTORE È "INGOLFATO"

Nel caso di una caduta può succedere che più carburante del necessario giunga al motore.
Per pompare il carburante dal motore tirare la leva del decompressore a mano. Azionare il pedale avviamento 5 –10 volte oppure il pulsante di avviamento elettrico rispettivamente 2 volte per 5 secondi. Avviare quindi il motore come precedentemente descritto.
Se il motore non parte, svitare la candela ed asciugarla.

NOTA: Il carburatore è dotato di una pompa di ripresa. Ogni volta che date gas, del carburante viene iniettato nel condotto di aspirazione. All'avviamento far attenzione di dare solo una volta tutto gas.

PARTENZA

Tirare la leva della frizione. Innestare la 1a marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

ATTENZIONE: Prima di partire controllate sempre se il cavalletto laterale è orientato in alto fino all'arresto. Se il cavalletto striscia per terra si potrebbe perdere il controllo della motocicletta.

.

CAMBIO/GUIDA

La 1a marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva. Lasciare la frizione e accelerare.
Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata in posizione iniziale una volta riscaldato il motore.
Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima a 3/4 di gas; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento. Azionando bruscamente la manopola comando gas si aumenta il consumo di carburante.
Per tornare alle marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente gas. Tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore. Lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

NOTA: I modelli Husaberg sono concepiti inderogabilmente per l'uso agonistico in fuoristrada. Di conseguenza non dispongono di un ventilatore per il raffreddamento del radiatore e la dimensione del radiatore è concepita con riguardo all'ergonomia ottimale. Il sistema di raffreddamento è sufficiente per l'uso in competizioni normali. Se volete impiegare la vostra moto in condizioni diverse, prendete in considerazione quanto segue: i modelli FC/FS possono essere riavviati in ogni momento con l'avviamento elettrico. Spegnete quindi il motore quando intendete mettere la moto in folle o tenerla ferma per periodi di tempo più lunghi (più di 2 minuti). Evitate un frequente o lungo slittamento della frizione. Ciò surriscalda l'olio e quindi anche il motore ed il sistema di raffreddamento. Guidate preferibilmente a regime basso (stile di guida a 4 tempi – fate tirare il motore) anziché a regime alto e frizione slittante (stile di guida a 2 tempi).

ATTENZIONE: Dopo ogni caduta la moto deve essere controllata come prima di ogni messa in funzione.
Un manubrio deformato va sempre sostituito. In nessun caso raddrizzare il manubrio, perché perderebbe la sua stabilità.

AVVERTIMENTO: Numeri di giri elevati a motore freddo si ripercuotono negativamente sulla durata d'esercizio del motore. E' pertanto preferibile, prima di lanciare il motore a pieno regime, riscaldarlo percorrendo qualche chilometro in campo di velocità medio. Fatto questo non è necessario prendere altre precauzioni in tal senso. Il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio appena il radiatore diventa caldo.
Non passare mai a tutto gas ad una marcia inferiore. Il motore viene portato ad un numero di giri eccessivo e vengono danneggiate le valvole. Inoltre si potrebbe perdere facilmente il controllo della motocicletta in seguito al bloccaggio della ruota posteriore.
In caso di vibrazioni anormali durante il funzionamento verificare se le viti di fissaggio del motore sono ben serrate.
Se durante la guida si manifestano dei rumori anomali, arrestatevi subito, spegnete il motore e mettetevi in contatto con un'officina specializzata Husaberg.

FRENI

Togliere gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale.
Su fondi sabbiosi, bagnati o scivolosi deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.
In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore.
Per fare ciò tornate in 1a o in 2a marcia, senza però salire eccessivamente di giri.
In questo modo dovrete frenare molto meno e i freni non si surriscalderanno.

ATTENZIONE: In caso di pioggia, dopo un lavaggio del motociclo, dopo passaggi in acqua oppure guidando su terreno bagnato l'azione frenante potrebbe ritardare a causa di dischi freno bagnati o sporchi. I freni devono essere azionati finché non siano asciutti o puliti.

L'azione frenante può ritardare anche quando si viaggia su strade sporche o cosparse di sale. I freni quindi devono essere azionati finché non siano puliti.

Con dischi freno sporchi si verifica una maggior usura delle pastiglie ed anche dei dischi freno stessi.

atto di frenare, i dischi, le pastiglie, la pinza ed il liquido del freno si riscaldano. Più queste parti sono calde, più è debole l'effetto di frenatura. Nel caso estremo può non funzionare tutto il sistema di frenatura.

Se lo sforzo alla leva freno anteriore oppure al pedale del freno risultasse minimo, potrebbe esistere un difetto nell'impianto frenante.
In questo caso é opportuno far verificare il motociclo da un'officina specializzata Husaberg.

ARRESTO E PARCHEGGIO

Frenare il motociclo e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore premere, a regime del minimo, il pulsante di massa oppure il pulsante di arresto di sicurezza finché il motore si è fermato. Chiudere i rubinetti del carburante, parcheggiare su terreno solido e bloccare la motocicletta con il bloccasterzo.

ATTENZIONE: Durante il funzionamento le motociclette producono molto calore. Il motore, i radiatori, l'impianto di scarico, i dischi dei freni nonché gli ammortizzatori possono diventare molto caldi. Non toccate queste parti dopo aver utilizzato la moto e posteggiate la motocicletta in un luogo dove è improbabile che i pedoni la tocchino bruciandosi.

AVVERTIMENTO: Non spegnere il motore con la leva del decompressore. Usare sempre a questo scopo il pulsante di massa oppure il pulsante di arresto d'emergenza.

Quando la motocicletta viene parcheggiata deve essere chiuso il rubinetto del carburante. Altrimenti il carburatore può ingolfarsi e il carburante può entrare nel motore.

Non parcheggiate mai la motocicletta in luoghi dove c'è pericolo di incendio per erba secca o altri materiali facilmente infiammabili.

INDICAZIONI RELATIVE AL CAVALLETTO LATERALE: Portare con il piede il cavalletto in avanti fino all'arresto e inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che la posizione di parcheggio sia stabile. Se necessario inserite la 1a marcia. In caso di guida fuoristrada, potete utilizzare la fascia in gomma per assicurare ulteriormente il cavalletto centrale nella posizione sollevata.

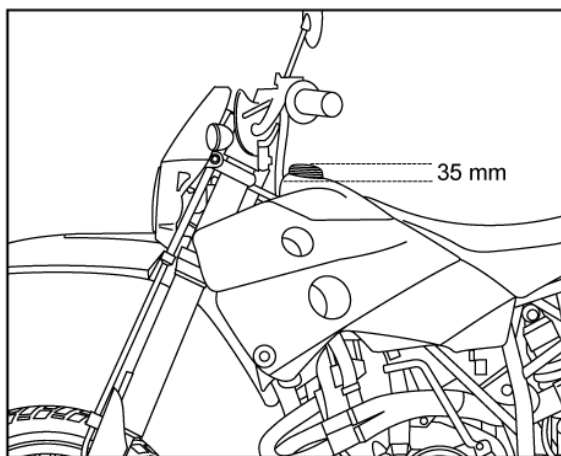
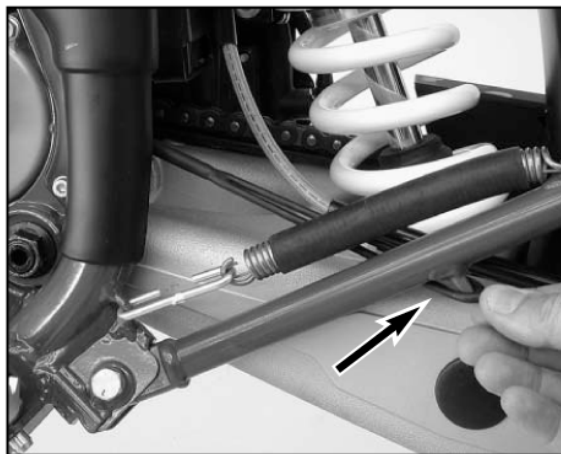
AVVERTIMENTO: Il cavalletto laterale è concepito solo per il peso della moto. Se salite sulla motocicletta, caricando ulteriormente il cavalletto laterale, quest'ultimo e/o il telaio possono subire danni e la moto può cadere.

CARBURANTE

Il motore richiede carburante super con almeno 95 ROZ (USA = Premium RON 91).

AVVERTIMENTO: Riempite il serbatoio con benzina super con o senza piombo con un numero di ottani minimo 95. Non usare assolutamente benzina con numero di ottani inferiore a 95, perché potrebbe provocare danni al motore.

ATTENZIONE: La benzina è facilmente infiammabile e tossica.
Maneggiando la benzina si adotti la massima cautela. Non fate il pieno di benzina nelle vicinanze di fiamme aperte o sigarette accese.
Spegnete sempre il motore per fare benzina. Fate attenzione a non versare benzina sul motore o sul tubo di scappamento a motore caldo. Eliminare immediatamente con un panno la benzina versata. Qualora la benzina dovesse venire ingoiata o spruzzata negli occhi recarsi immediatamente da un medico.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi figura).

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE PERIODICO

FC 450/4, FC 550/4			
	Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e fa risparmiare denaro!	1° tagliando dopo 2 ore o 15 l di carburante	dopo / ogni 10 ore o 60 l di carburante
MOTORE	Sostituzione olio motore e filtro olio	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Sostituzione candela (dopo 30 ore)		
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta e quantità antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe dei cavi di comando, regolazione e lubrificazione	●	●
	Controllo livello olio nel cilindro comando frizione idraulica	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi elettrici		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, illuminazione tachimetro, clacson, pulsante/interruttore di sicurezza)	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/funzione regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●
TELAIO	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella		●
	Controllo supporto forcellone		●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella)	●	●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, giunto catena, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena.	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota	●	●

IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA A PARTE	
	almeno una volta all'anno
Manutenzione completa forcella	●
Manutenzione completa ammortizzatore	●
Pulizia e ingrassaggio cuscinetti sterzo e guarnizioni	●
Pulizia e taratura carburatore	●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●
Trattamento allacciamenti batteria con grasso di contatto	●
Sostituzione olio della frizione idraulica	●
Sostituzione liquido freni	●

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO A 10 ORE VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA.
LA DISTANZA TRA GLI INTERVALLI DI MANUTENZIONE NON DOVREBBE ASSOLUTAMENTE ESSERE SUPERATA DI OLTRE 2 ORE O 15 LITRI DI CARBURANTE.
I LAVORI DI MANUTENZIONE DELL'OFFICINA SPECIALIZZATA HUSABERG NON SOSTITUISCONO I LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DEL PILOTA.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE PERIODICO

FE 450,501,550,650 e/6, FS 450,650 e/6			
	Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e fa risparmiare denaro!	1° tagliando dopo 3 ore o 20 l di carburante	dopo / ogni 15 ore o 100 l di carburante
MOTORE	Sostituzione olio motore e filtro olio	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Sostituzione candela (dopo 30 ore)		
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta e quantità antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe dei cavi di comando, regolazione e lubrificazione	●	●
	Controllo livello olio nel cilindro comando frizione idraulica	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi elettrici		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, illuminazione tachimetro, clacson, pulsante/interruttore di sicurezza)	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/funzione regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●
TELAIO	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella		●
	Controllo supporto forcellone		●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella)	●	●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, giunto catena, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena.	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota	●	●

IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA A PARTE	
	almeno una volta all'anno
Manutenzione completa forcella	●
Manutenzione completa ammortizzatore	●
Pulizia e ingrassaggio cuscinetti sterzo e guarnizioni	●
Pulizia e taratura carburatore	●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●
Trattamento allacciamenti batteria con grasso di contatto	●
Sostituzione olio della frizione idraulica	●
Sostituzione liquido freni	●

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO A 10 ORE VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA.
LA DISTANZA TRA GLI INTERVALLI DI MANUTENZIONE NON DOVREBBE ASSOLUTAMENTE ESSERE SUPERATA DI OLTRE 2 ORE O 15 LITRI DI CARBURANTE.
I LAVORI DI MANUTENZIONE DELL'OFFICINA SPECIALIZZATA HUSABERG NON SOSTITUISCONO I LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DEL PILOTA.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE PERIODICO

LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE INDISPENSABILI A CURA DEL PILOTA	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada
Controllo livello olio	●		
Sostituzione liquido freni	●		
Controllo usura pastiglie	●		
Controllo funzionamento impianto luci	●		
Controllo funzionamento clacson	●		
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●	
Spurgo regolare gambe forcella			●
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena, controllo tensione ?		●	●
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
Controllo condizioni e pressione pneumatici	●		
Controllo liquido freni	●		
Controllo tenuta tubazioni carburante	●		
Svuotamento vaschetta del carburatore		●	
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi di comando	●		
Controllo effetto frenante ?	●	●	
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●	
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo e interruttori luci con spray di contatto		●	
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette			●

ISPEZIONE CONSIGLIATA DEI MOTORI HUSABERG UTILIZZATI PER GARE AMATORIALI E FUORISTRADA PRESSO LA VOSTRA OFFICINA HUSABERG (ORDINE AGGIUNTIVO PER OFFICINE HUSABERG)							
un consumo di 100 litri di benzina equivale a circa 15 ore di funzionamento	**30 ore 200 litri**	**60 ore 400 litri**	**90 ore 600 litri**	**120 ore 800 litri**	**180 ore 1200 litri**	**240 ore 1600 litri**	**270 ore 1800 litri**
Controllare l’usura dei dischi della frizione	●	●	●	●	●	●	●
Controllare la lunghezza delle molle della frizione		●	●	●	●	●	●
Controllare l’usura del cilindro e del pistone			●		●		●
Controllare l’usura della scanalatura del dispositivo di tenuta del perno stantuffo (controllo visivo)			●		●		●
Controllare l’usura dell’albero a camme (controllo visivo)			●		●		●
Controllare i cuscinetti dell’albero a camme			●		●		●
Controllare la lunghezza delle molle delle valvole			●		●		●
Controllare l’usura del cappuccio della molla			●		●		●
Controllare l’eccentricità del disco della valvola			●		●		●
Controllare l’usura delle guide della valvola			●		●		●
Controllare il gioco radiale dei rulli del bilanciere			●		●		●
Controllare l’allungamento della catena di distribuzione			●		●		●
Controllare che non vi siano danni alla dentatura del tendicatena (controllo visivo)		●	●	●	●	●	●
Controllare l’eccentricità del perno di rotazione dell’albero a camme		●		●		●	
Sostituire i cuscinetti della biella		●		●		●	
Controllare i cuscinetti del perno stantuffo		●		●		●	
Sostituire i cuscinetti dell’albero bilanciatore		●		●		●	
Sostituire i cuscinetti principali dell’albero a camme		●		●		●	
Controllare tutta la trasmissione, ivi compresa l’usura di rulli e cuscinetti		●		●		●	

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE PERIODICO

ISPEZIONE CONSIGLIATA DEI MOTORI HUSABERG
UTILIZZATI PER GARE AMATORIALI E FUORISTRADA PRESSO LA VOSTRA OFFICINA HUSABERG
(ORDINE AGGIUNTIVO PER OFFICINE HUSABERG)

un consumo di 100 litri di benzina equivale a circa 15 ore di funzionamento	**15 ore 100 litri**	**30 ore 200 litri**	**45 ore 300 litri**	**60 ore 400 litri**	**90 ore 600 litri**	**120 ore 800 litri**	**135 ore 900 litri**
Controllare l'usura dei dischi della frizione	●	●	●	●	●	●	●
Controllare la lunghezza delle molle della frizione		●	●	●	●	●	●
Controllare l'usura del cilindro e del pistone			●		●		●
Controllare l'usura della scanalatura del dispositivo di tenuta del perno stantuffo (controllo visivo)			●		●		●
Controllare l'usura dell'albero a camme (controllo visivo)			●		●		●
Controllare i cuscinetti dell'albero a camme			●		●		●
Controllare la lunghezza delle molle delle valvole			●		●		●
Controllare l'usura del cappuccio della molla			●		●		●
Controllare l'eccentricità del disco della valvola			●		●		●
Controllare l'usura delle guide della valvola			●		●		●
Controllare il gioco radiale dei rulli del bilanciere			●		●		●
Controllare l'allungamento della catena di distribuzione			●		●		●
Controllare che non vi siano danni alla dentatura del tendicatena (controllo visivo)		●	●	●	●	●	●
Controllare l'eccentricità del perno di rotazione dell'albero a camme			●		●		●
Sostituire i cuscinetti della biella			●		●		●
Controllare i cuscinetti del perno stantuffo			●		●		●
Sostituire i cuscinetti dell'albero bilanciatore			●		●		●
Sostituire i cuscinetti principali dell'albero a camme			●		●		●
Controllare tutta la trasmissione, ivi compresa l'usura di rulli e cuscinetti			●		●		●

ATTENZIONE: TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE CONTRASSEGNATI CON UN ASTERISCO (*) RICHIEDONO CONOSCENZE SPECIALISTICHE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE SEMPRE ESEGUIRE QUESTI LAVORI PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA HUSABERG. IL PERSONALE APPOSITAMENTE ADDESTRATO ESEGUIRÀ IN MODO OTTIMALE LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA.

AVVERTIMENTO: Per il lavaggio della motocicletta, se possibile non usate un getto ad alta pressione, perché altrimenti l'acqua potrebbe penetrare nei cuscinetti, nel carburatore, nei connettori elettrici, ecc.

Trasportando la vostra Husaberg assicuratevi che sia ben tenuta in posizione verticale mediante cinghie di bloccaggio o altri dispositivi meccanici di fissaggio e che il rubinetto della benzina sia su OFF, in modo che, se la motocicletta dovesse cadere non potrà fuoriuscire benzina dal carburatore o dal serbatoio.

Non utilizzate rosette dentate o rondelle elastiche per le viti di fissaggio del motore, perché potrebbero penetrare in parti del telaio e allentarsi quindi in continuazione. Utilizzate dadi autobloccanti.

Prima di iniziare i lavori di manutenzione lasciate raffreddare la motocicletta in modo da evitare ustioni.

Smaltite oli, grassi, filtri, carburanti, detergenti, ecc in maniera regolamentare.

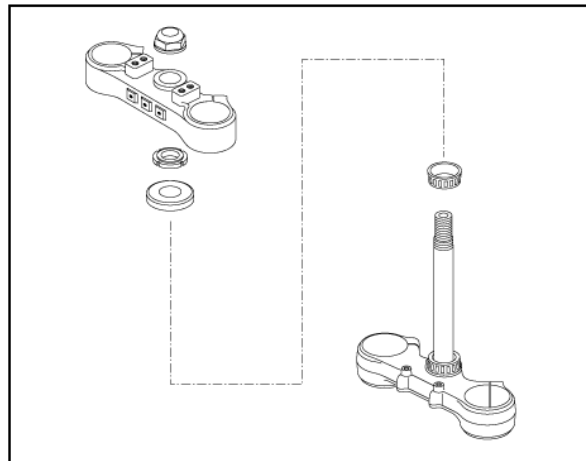
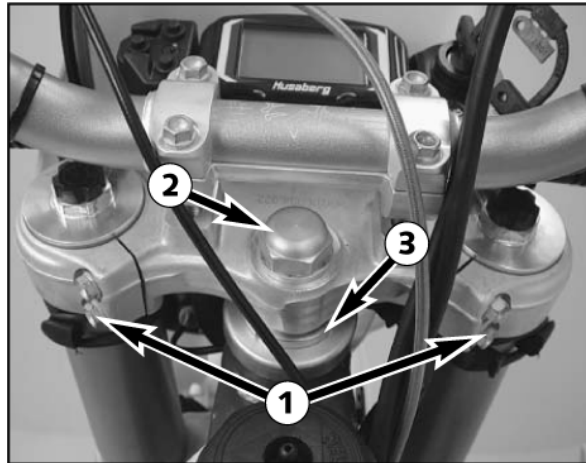
Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nell'ambiente.
1 litro di olio inquina 1.000.000 di litri di acqua.

CONTROLLO CUSCINETTI E REGOLAZIONE GIOCO *

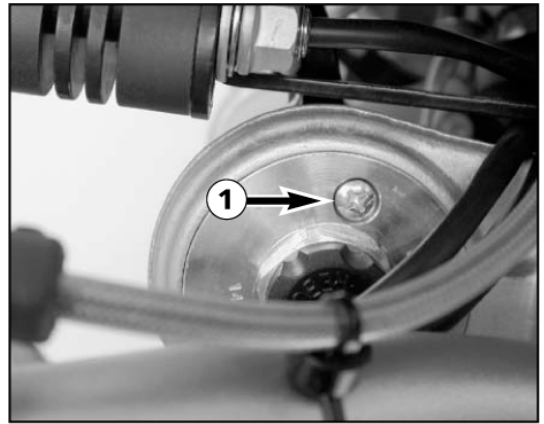
Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare il telaio della moto in modo che la ruota anteriore sia sospesa. Muovere avanti e indietro la forcella. Non deve esserci gioco. Per la registrazione, svitare le 4 viti di serraggio (1) della testa della forcella e agire sul dado dei cuscinetti di sterzo (2). Regolare il dado (3) fino a quando non vi è più gioco. Non serrare il dado con forza! Serrandolo con forza si potrebbero recare danni ai cuscinetti! Ricordarsi che serrando il dado dei cuscinetti di sterzo (2) si riduce il gioco del cuscinetto. Battere leggermente la testa della forcella con un martello di plastica per scaricare la tensione sugli steli. Stringere le 4 viti di serraggio a 20 Nm.

ATTENZIONE: Se i cuscinetti di sterzo non sono esenti da gioco, il comportamento su strada sarà irregolare e si potrebbe perdere il controllo della moto.

AVVERTIMENTO: Facendo lunghi percorsi con gioco nei cuscinetti di sterzo, si rovinano i cuscinetti ed in seguito le loro sedi nel telaio.

I cuscinetti del cannotto sterzo dovrebbero essere ingrassati almeno una volta all'anno (p. es. con Motorex Long Therm 2000).

VITI DI SFIATO FORCELLA TELESCOPICA

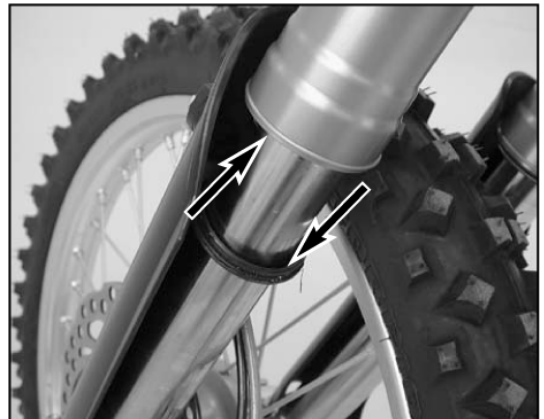
Ogni 5 ore di impiego in competizione allentare di qualche giro le viti di sfiato (1) consentendo così lo sfogo di un'eventuale sovrapressione dall'interno della forcella. Per fare questo, sollevare il motociclo sul cavalletto in modo che la ruota anteriore non tocchi terra. Se la motocicletta viene impiegata soprattutto su strada, è sufficiente eseguire questa operazione solo durante la manutenzione periodica.

AVVERTIMENTO: Una pressione troppo alta all'interno della forcella può provocare mancanze di tenuta alla forcella. Se la vostra forcella presenta una mancanza di tenuta, allentate le viti di sfiato prima di far sostituire gli elementi di tenuta.

PULIZIA RASCHIAPOLVERE FORCELLA TELESCOPICA

I raschiapolvere (2) devono raschiare la polvere e lo sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio che si trovano dietro possono perdere la tenuta.
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.

Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con spray al silicone o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.

ATTENZIONE: L'olio di silicone non deve assolutamente raggiungere il pneumatico anteriore o i dischi dei freni perché ciò ridurrebbe l'aderenza della gomma su strada e l'effetto frenante del freno anteriore.

ITALIANO

REGOLAZIONE SOSPENSIONE IN BASE AL PESO DEL CONDUCENTE

Per ottenere la massima maneggevolezza e per evitare che la forcella, l'ammortizzatore, il forcellone e il telaio vengano danneggiati, la regolazione dei componenti relativi alla sospensione deve essere adeguata al vostro peso. Alla consegna le motociclette fuoristrada Husaberg, sono regolate per ospitare un conducente che pesa 70 – 80 kg (che indossa un abbigliamento protettivo completo). Se il vostro peso eccede o è inferiore a questo standard, dovrete regolare di conseguenza i componenti della sospensione. Piccole variazioni di peso possono essere compensate regolando il precarico della molla. Nel caso di variazioni maggiori è necessario istallare molle diverse.

CONTROLLO AMMORTIZZATORE E MOLLA

Potete stabilire se la molla dell'ammortizzatore è adatta o meno al vostro peso controllando l'abbassamento durante il movimento. Prima di determinare l'abbassamento durante il movimento è necessario regolare adeguatamente l'abbassamento in posizione statica.

DETERMINAZIONE DELL'ABBASSAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE IN POSIZIONE STATICA

L'abbassamento in posizione statica deve essere più vicino possibile a 35 mm. Variazioni di più di 2 mm possono influenzare pesantemente le prestazioni della motocicletta.

Procedura:

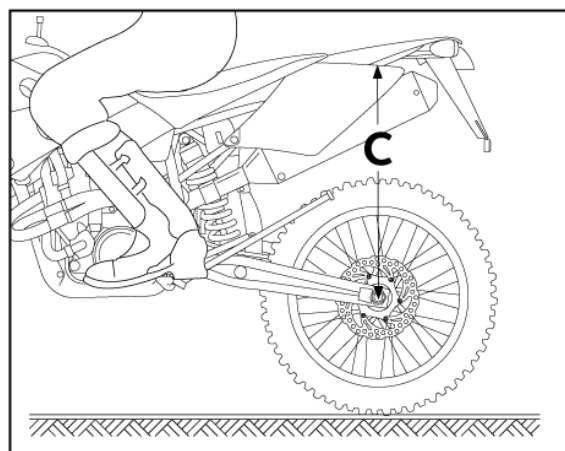
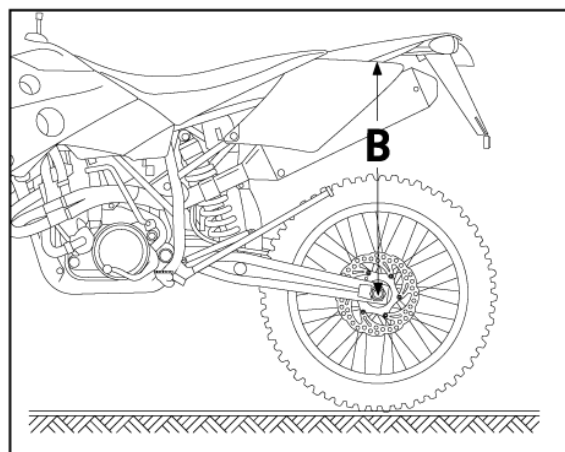
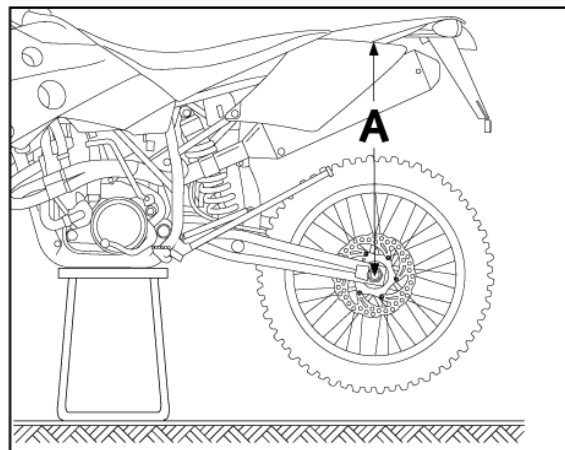
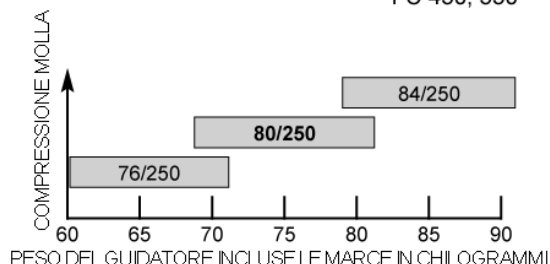
– Sollevare la motocicletta in modo che la ruota posteriore non tocchi terra.
– Misurare la distanza verticale tra l'asse della ruota posteriore e un punto fisso (p. es. un segno sulla fiancatina laterale) e annotarla come misura A.
– Posizionare di nuovo la motocicletta a terra.
– Chiedete aiuto a qualcuno per tenere la motocicletta in posizione verticale.
– Misurate nuovamente la distanza tra l'asse posteriore e il punto fisso per definire la misura B.
– L'abbassamento statico consiste nella differenza tra le misure A e B.

ESEMPIO:
Motocicletta sollevata (misura A) .... 0,600 mm
Motocicletta a terra, scarica (misura B) .... – 565 mm
Abbassamento statico .... 0,35 mm

Se l'abbassamento statico è inferiore, il precarico molla dell'ammortizzatore deve essere ridotto, se l'abbassamento statico è superiore, il precarico molla deve essere aumentato. Vedere capitolo "Variazione precarico molla ammortizzatore"

DETERMINAZIONE DELL'ABBASSAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE DURANTE IL MOVIMENTO

– Chiedete a qualcuno che vi aiuti a tenere la motocicletta mentre voi state seduti in una posizione normale (con i piedi sui poggiapiedi) indossando l'abbigliamento protettivo completo. Saltate su e giù alcune volte per permettere alla sospensione della ruota posteriore di raggiungere il livello.
– Mantenete la posizione e chiedete ad un'altra persona di misurare la distanza tra gli stessi due punti e annotate ora la misura C.
– L'abbassamento durante il movimento consiste nella differenza tra le misure A e C.

ESEMPIO:
Motocicletta sollevata (misura A) .... 0,600 mm
Motocicletta a terra, carica (misura C) .... –510 mm
Abbassamento durante il movimento .... 0,90 mm

L'abbassamento durante il movimento deve essere compreso tra 90 e 105 mm.
Se l'abbassamento durante il movimento è inferiore a 90 mm, la molla è troppo rigida (la compressione della molla è troppo elevata). Se l'abbassamento durante il movimento è superiore a 105 mm, la molla è troppo morbida (la compressione della molla è troppo bassa).
La compressione della molla è indicata sul lato esterno della molla (p. es. 88/250). Il numero del tipo di ammortizzatore è inciso sul fondo del serbatoio.
Le illustrazioni mostrano quale molla deve essere montata. La molla standard è segnalata in grassetto. Dopo aver montato una molla diversa, regolare nuovamente l'abbassamento statico a 35 mm (± 2 mm). In base alla nostra esperienza il tasso di abbassamento del livello di compressione rimane invariato. Il tasso di abbassamento del livello di estensione può essere ridotto di un certo numero di scatti per avere una molla più morbida oppure aumentato di un certo numero di scatti per avere una molla più rigida.

MODELLO	PIÙ MORBIDA	STANDARD	PIÙ RIGIDA
12457A01 FC 450,550	76/250	**80/250**	84/250
12457A02 FE 450,550,650	76/250	**80/250**	84/250
12457A03 FS 450,650	84/250	**88/250**	92/250

CONTROLLO DELLA REGOLAZIONE DI BASE DELLA FORCELLA TELESCOPICA

Per diverse ragioni non è possibile determinare l'abbassamento preciso della forcella telescopica durante il movimento. Come per l'ammortizzatore, piccole variazioni di peso possono essere compensate regolando il precarico molla. Tuttavia, se la forcella telescopica salta frequentemente (arresto rigido durante la compressione), dovreste montare delle molle più rigide per evitare danni alla forcella telescopica e al telaio.

VARIAZIONE PRECARICO MOLLA FORCELLA TELESCOPICA

Le forcelle telescopiche di questi modelli devono essere parzialmente smontate per regolare il precarico della molla (vedere manuale WP). I distanziatori precarico sono disponibili nelle altezze 1,5, 2,5 e 5 mm (vedere catalogo pezzi di ricambio). Le molle della forcella non devono essere precaricate da più di 20 mm.

NOTA: WP regola precisamente la pressione della molla inserendo i distanziatori precarico. Eventuali variazioni nella produzione vengono compensate da distanziatori precarico in diverse altezze.
A causa di ciò si potrebbero verificare diversi gradi di precarico delle molle forcella nelle gambe forcella. Le molle forcella e i distanziatori precarico devono sempre stare uniti.

SOSTITUZIONE MOLLE FORCELLA

Se pesate meno di 70 kg o più di 80 kg, dovrete montare le relative molle forcella. La molla giusta è segnalata nelle illustrazioni La molla standard è segnalata in grassetto. Il numero del tipo di forcella telescopica è inciso sui cappucci sul lato superiore della forcella telescopica. Se avete dubbi sul tipo di molla da utilizzare, contattate la vostra officina Husaberg.

In base alla nostra esperienza, il tasso di abbassamento del livello di compressione può rimanere invariato. Il tasso di abbassamento del livello di estensione può essere ridotto di un certo numero di scatti per avere una molla più morbida oppure aumentato di un certo numero di scatti per avere una molla più rigida.

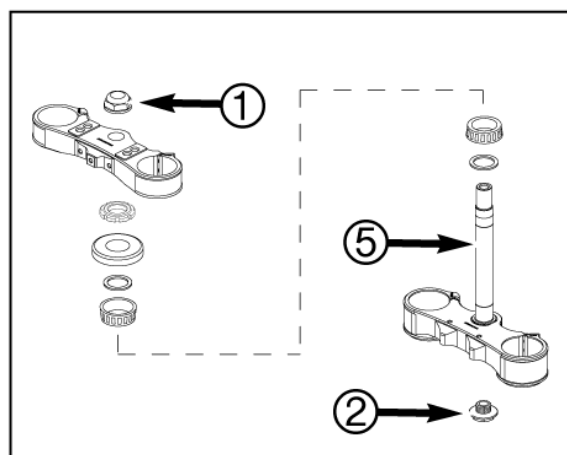
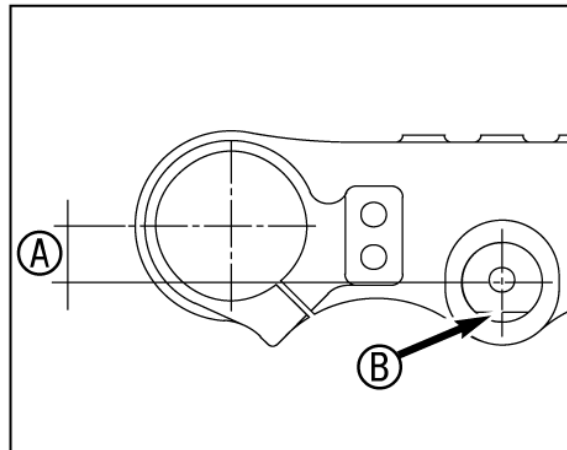
MODELLO	PIÙ MORBIDA	STANDARD	PIÙ RIGIDA
14457A01 FC 450,550	4,4 N/mm	**4,6 N/mm**	4,8 N/mm
14457A02 FE 450,550,650	4,0 N/mm	**4,2 N/mm**	4,4 N/mm
14457A03 FS 450,650	4,6 N/mm	**4,8 N/mm**	5,0 N/mm

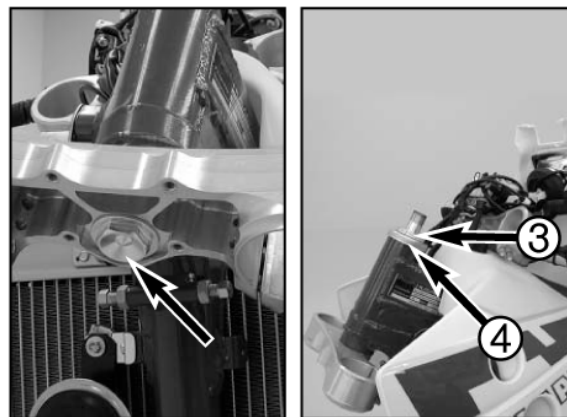
CAMBIO DELLA REGOLAZIONE DELLA FORCELLA (CARRELLO) (FS) *

Nei modelli FS la regolazione della forcella (A) (gambe forcella centrale – inclinazione forcella centrale) può essere di 16 o 18 mm. Ciò consente di ottimizzare la maneggevolezza della moto durante una gara.

Svitando la vite finale (1) potete vedere quale regolazione è impostata.
Nella parte piatta (B) posteriore, la regolazione è di 16 mm. Questa impostazione migliora la stabilità di guida in gare ad alta velocità.

Nella parte piatta (B) anteriore, la regolazione è di 18 mm. Questa impostazione migliora la maneggevolezza in curva.

Alla consegna la forcella è regolata a 16 mm.

Per modificare la regolazione, smontare la ruota anteriore e rimuovere il parafango della ruota anteriore.
Togliere la mascherina del faro e scollegare il connettore dall'interruttore dello stop e dal sensore del tachimetro.
Svitare le viti di serraggio della pompa freno a mano e stringere la pompa freno a mano alla gamba sinistra della forcella con un cavo per evitare che il filo del freno si pieghi (vedi illustrazione).

Allentare le viti di serraggio e sfilare le gambe della forcella dalle piastre forcella.
Allentare di 2 giri la vite flangiata (2) sulla piastra forcella inferiore.
Togliere la vite finale (1) dalla piastra forcella superiore e appoggiare la piastra forcella superiore sul serbatoio. Togliere il dado (3) e l'anello di protezione (4).
Battere leggermente la piastra forcella inferiore con un martello di plastica per sfilare lo stelo dello sterzo (5) dalla sua sede. Togliere dallo sterzo la piastra forcella inferiore e lo stelo dello sterzo.

Togliere la vite flangiata dalla piastra forcella inferiore e tirare lo stelo dello sterzo. Pulire accuratamente tutti i pezzi. Ruotare lo stelo dello sterzo di 180° e inserirlo nella piastra forcella, serrare la vite flangiata fino all'arresto.

ATTENZIONE: un inserto in plastica nel profilo della vite flangiata la rende autobloccante. Sostituirlo nel caso in cui la vite possa essere avvitata a mano.

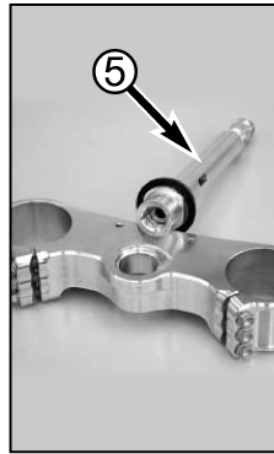
Non confondere la vite flangiata con la vite cieca. La vite flangiata è autobloccante.

Ingrassare la sede dello sterzo e gli elementi di tenuta.

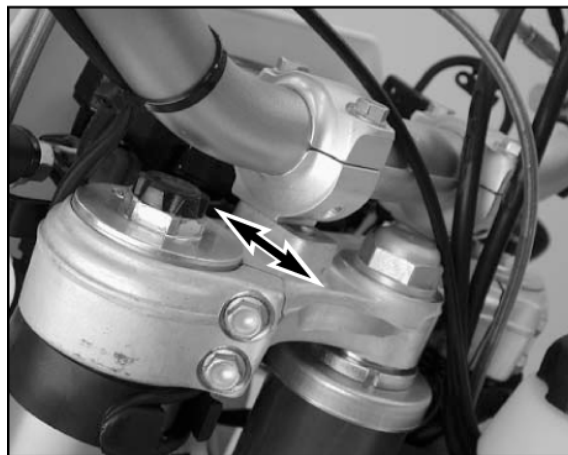
Montare la piastra forcella inferiore, l'anello di protezione, il dado, la piastra forcella superiore e la vite finale.
Serrare la vite flangiata sulla piastra forcella inferiore a 80 Nm.
Montare le gambe della forcella e stringere le viti sulla piastra forcella inferiore a 10 Nm in 3 fasi.

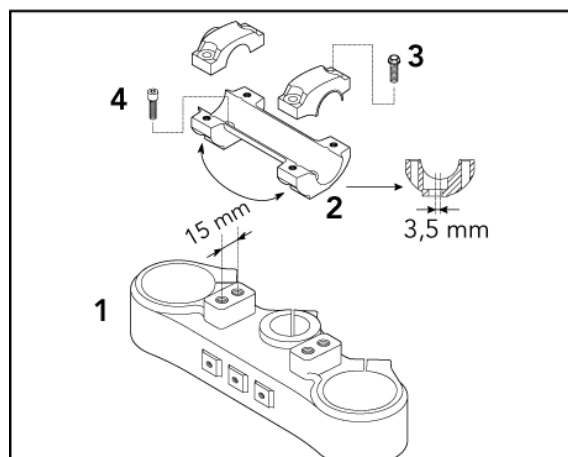
Regolare la sede dello sterzo senza gioco (vedi: Controllo e regolazione supporto sterzo) e stringere le viti sulla piastra forcella superiore a 15 Nm in 3 fasi.

Montare il parafango della ruota anteriore e serrare le viti a 10 Nm.
Montare la pompa del freno a mano e serrare le viti a 10 Nm.
Collegare il connettore all'interruttore degli stop e al sensore del tachimetro e montare la mascherina del faro.
Montare la ruota anteriore (vedi: Smontaggio e montaggio ruota anteriore).

ITALIANO

MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE

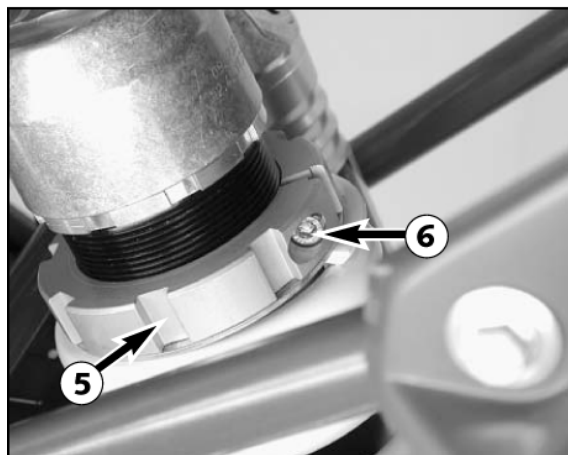
VARIAZIONE POSIZIONE MANUBRIO

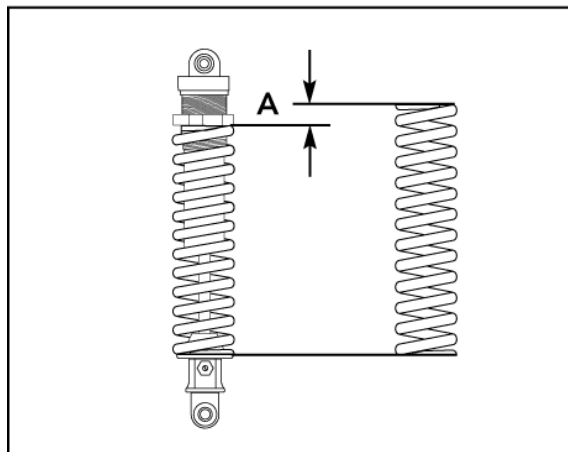
La posizione del manubrio può essere variata di 22 mm. Così avete la possibilità di portare il manubrio nella posizione per voi più comoda. Sulla piastra forcella superiore (1) si trovano 2 fori ad una distanza di 15 mm uno dall'altro. I fori nel supporto del manubrio (2) sono decentrati di 3,5 mm. Avete quindi la possibilità di montare il manubrio in 4 diverse posizioni.

A questo scopo, togliere le viti (3) dei morsetti serramanubrio e le viti (4) del supporto del manubrio. Posizionare il supporto del manubrio e serrare le viti (4) a 40 Nm. Montare il manubrio e i morsetti serramanubrio e serrare le viti (3) a 20 Nm. La fessura tra il supporto del manubrio e i morsetti serramanubrio dovrebbe avere la stessa misura sia davanti che dietro.

 ATTENZIONE: Assicurare le viti (4) con Loctite 243.

VARIAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Il precarico della molla può essere cambiato girando l'anello di regolazione (5). A tale scopo, dovrete smontare l'ammortizzatore e pulirlo completamente.

NOTA:
- Prima di variare il precarico molla dovreste annotarvi la regolazione base, per es. quante spire di filettatura sono visibili sopra l'anello di regolazione.
- Ad un giro dell'anello di regolazione (5) il precarico molla varia di circa 1,75 mm.

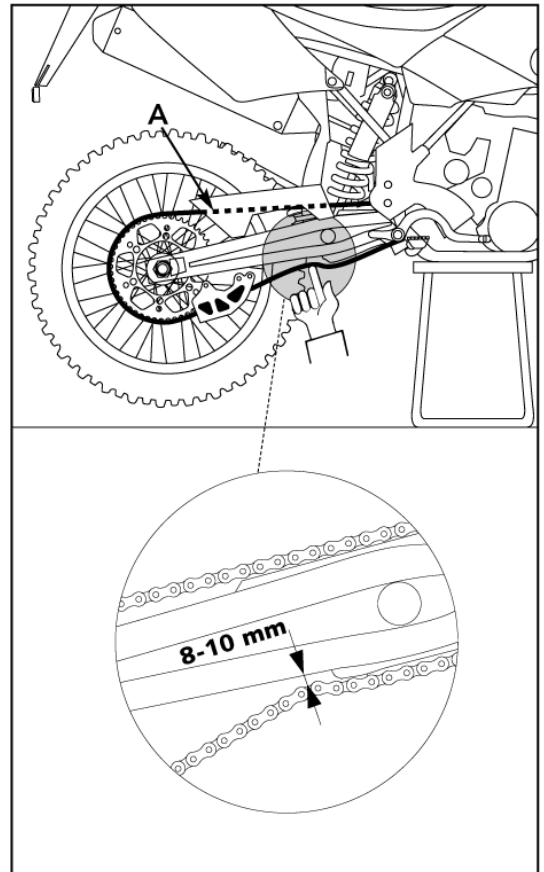
Allentate la ghiera di bloccaggio (6) e con la chiave a falce contenuta nella borsa attrezzi aggiustate l'anello di regolazione come desiderato. Girandolo in senso antiorario si riduce il precarico, girandolo in senso orario si aumenta il precarico.
Dopo aver regolato la ghiera di bloccaggio (6), serrarla a 8 Nm.

VALORI DI REGOLAZIONE – PRECARICO MOLLA (A)

precarico minimo	4 mm
PRECARICO STANDARD (FC 450,550)	5 mm
PRECARICO STANDARD (FE 450,501,550,650)	5 mm
PRECARICO STANDARD (FS 450,650)	11 mm
precarico massimo	12 mm

CONTROLLO TENSIONE CATENA

Sollevare il telaio della motocicletta in modo che la ruota posteriore non tocchi terra.
Premere la catena verso l'alto dietro il pattino guida catena. La distanza tra la catena e il forcellone dovrebbe essere di circa 8 – 10 mm. Durante questa operazione, il ramo superiore della catena (A) deve essere teso (vedi disegno). Se necessario, regolarne la tensione.

ATTENZIONE: Se la catena è troppo tesa, i componenti della trasmissione finale (catena, cuscinetti cambio e ruota posteriore) vengono maggiormente sollecitati. Oltre ad una precoce usura, nel caso estremo si può verificare persino la rottura della catena o dell'albero secondario del cambio.

Se invece la tensione della catena è insufficiente, questa può uscire dal rocchetto. Se si verificasse ciò, la catena potrebbe anche bloccare la ruota posteriore o causare danni al motore.

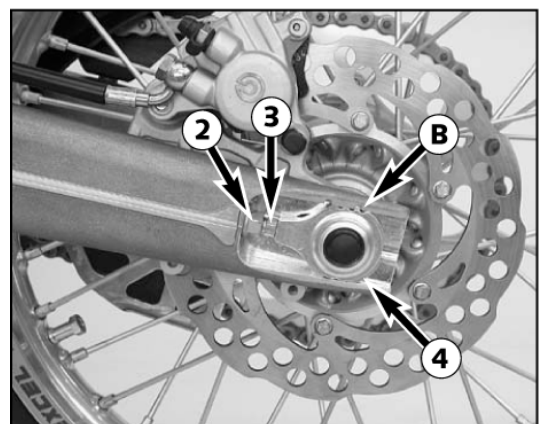
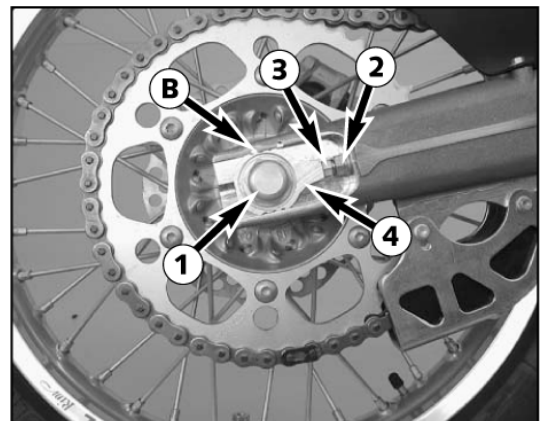
In entrambi i casi si può facilmente perdere il controllo della motocicletta.

CORREZIONE TENSIONE CATENA

Allentare il dado con spallamento (1), allentare i controdadi (2) e ruotare le viti di regolazione (3) alla stessa distanza. Serrare i controdadi.
Per assicurare un corretto allineamento della ruota posteriore, i segni a sinistra e a destra dei tendicatena devono essere nella stessa posizione dei segni di riferimento (B). Serrare il controdado delle viti di regolazione.
Prima di bloccare il dado con spallamento, controllare che i tendicatena (4) siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.
Serrare il dado flangiato (1) a 80 Nm.

ATTENZIONE: Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto da un'officina Husaberg. Un perno guida allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.

Serrare il dado con spallamento con l'apposita chiave dinamometrica. Un perno guida allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.

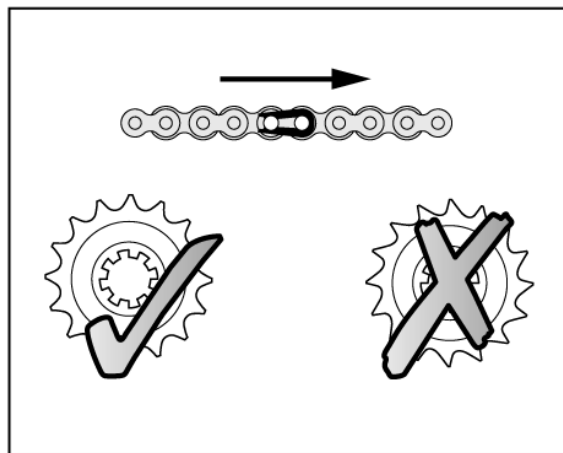
NOTA: Grazie al largo campo di regolazione dei tendicatena (32 mm) è possibile adottare con la stessa lunghezza della catena diverse trasmissioni finali. I tendicatena (4) possono ruotare di 180°.

ITALIANO

MANUTENZIONE CATENA

Affinché la catena duri a lungo, è importante una buona manutenzione. Le catene senza
X-ring devono essere pulite regolarmente con solvente incombustibile e poi trattate con grasso a caldo o spray per catene (p. es. Motorex Chainlube 622).
Le catene con X-ring sono invece molto semplici da pulire. Il modo migliore è utilizzare abbondante acqua e non usare mai spazzole o liquidi detergenti. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente adatto per catene con X-ring (p. es. Motorex Chainlube 622).

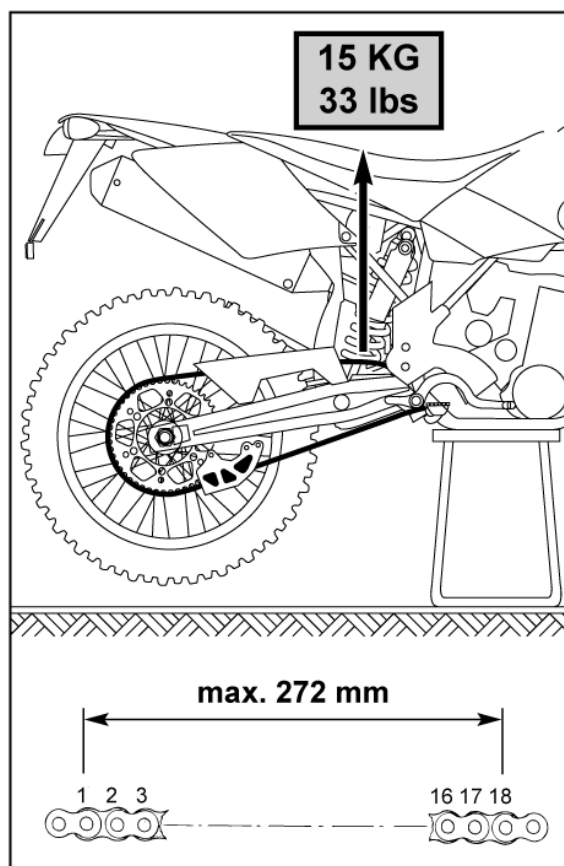
 ATTENZIONE: Fare in modo che il lubrificante non raggiunga in nessun caso né il pneumatico posteriore né il disco del freno, altrimenti l'aderenza al suolo del pneumatico e l'azione del freno posteriore si ridurrebbero notevolmente e si potrebbe facilmente perdere il controllo della motocicletta.

 AVVERTIMENTO: Al montaggio del giunto catena la parte chiusa deve sempre trovarsi nel senso di marcia.

Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida. Se necessario sostituire questi elementi.

USURA CATENA

Per controllare lo stato di usura della catena, seguire attentamente le seguenti istruzioni:
Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di circa 10 -15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 rulli sul ramo inferiore della catena. La catena va sostituita al più tardi quando la distanza misurata è di 272 mm. Le catene non si usurano sempre in modo uniforme, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione in diversi punti della catena.

 NOTA: Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usurano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.

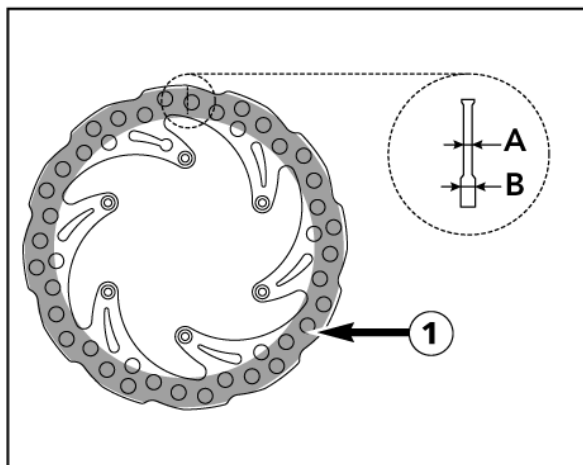
 AVVERTIMENTO: Assicurare le viti della corona alla ruota posteriore con Loctite e serrare con sequenza a croce. Coppia di serraggio a dadi: 35 Nm. Coppia di serraggio alle viti: 50 Nm.

INDICAZIONI DI BASE PER I FRENI A DISCO HUSABERG

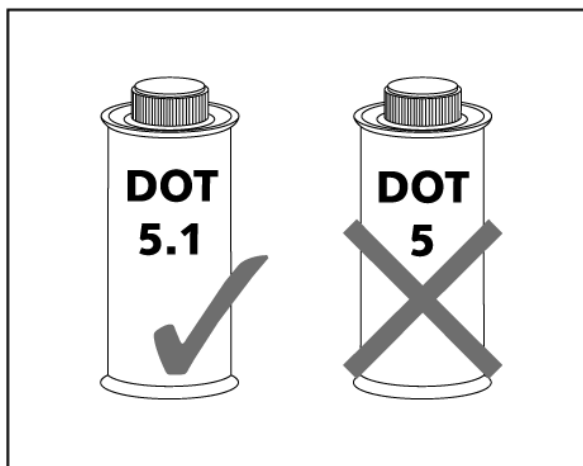
PINZE:
Assicurare le viti del supporto pinze con Loctite 243 e serrarle a 25 Nm (FE/FC) o 40 Nm (FS).

PASTIGLIE FRENO:
Davanti, le pastiglie sono provviste di ferodi sinterizzati TOSHIBA TT 2701 (FC/FE), BERINGER 1100S (FS) e dietro di ferodi sinterizzati ID450. Tali ferodi assicurano una ottima combinazione tra dosatura, potenza frenante e durata. Il tipo di ferodo è indicato a tergo della pastiglia e viene registrato anche nella documentazione di omologazione.
Per le corse si possono fornire anche altri tipi di pastiglie freni.

DISCHI FRENO:
Con l'usura si riduce lo spessore del disco freno nella zona della superficie di contatto (1) delle pastiglie.

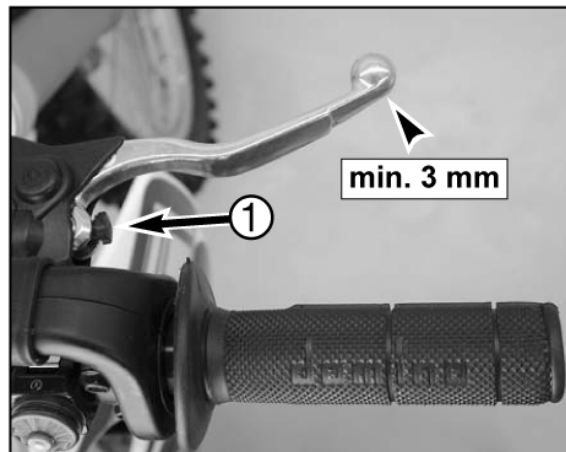
ATTENZIONE: I dischi dei freni con spessore inferiore al minimo espongono a rischi per la sicurezza. Quando è stato raggiunto il limite di usura, sostituire subito i dischi freno.
Di principio far eseguire riparazioni all'impianto freni da un'officina autorizzata Husaberg.

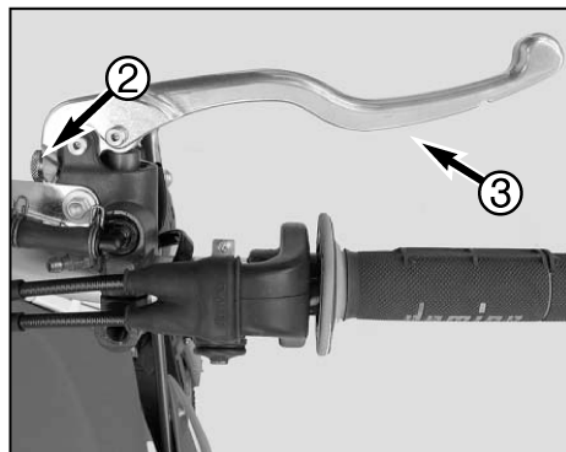
LIMITE DI USURA (A) DISCHI FRENI:
anteriore FC/FE .... 2.5 mm
anteriore FS .... 5 mm
posteriore FC/FE/FS .... 3,5 mm

RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:
I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario il rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni. In questo caso consultate immediatamente un'officina autorizzata Husaberg.

LIQUIDO FRENI:
Gli impianti di frenatura vengono riempiti dalla Husaberg con liquido per freni "Motorex Brake Fluid DOT 5.1", uno dei migliori liquidi per freni attualmente disponibili in commercio. Raccomandiamo di continuare ad usare questo liquido per freni anche in futuro. Il DOT 5.1 è a base di etere glicolico ed è color ambra. Qualora non si dovesse disporre per il rabbocco di DOT 5.1 si può all'occorrenza ripiegare su DOT 4. Quest'ultimo andrà tuttavia sostituito quanto prima con DOT 5.1.
Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5. Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone color porpora. Le guarnizioni e tubi freni delle motociclette Husaberg non sono progettati per liquido freni DOT 5.

ATTENZIONE: Fate sostituire il liquido freni almeno una volta all'anno.
Se lavate spesso la motocicletta, esso dovrebbe essere sostituito anche più spesso. Il liquido freni ha la caratteristica di assorbire acqua. In un liquido "vecchio" quindi è possibile che si formino già a basse temperature bolle di vapore che danneggiano il sistema frenante.

MODIFICA POSIZIONE DI BASE DELLA LEVA DEL FRENO A MANO (FC, FE)

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro (1). In questo modo la posizione del punto di pressione (cioè la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono pressate contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano. Spingendo la leva freno in avanti, ci deve essere una corsa a vuoto di almeno 3 mm. All'occorrenza ruotare adeguatamente la vite di registro (1).

ATTENZIONE: La corsa a vuoto alla leva freno a mano deve essere di almeno 3 mm. Solo allora il pistone deve essere mosso nella pompa freno a mano (percepibile alla maggiore resistenza della leva freno a mano). Se manca questa corsa a vuoto, si forma della pressione nel sistema di frenatura e la conseguenza può essere un mancato funzionamento del freno ruota anteriore dovuto a surriscaldamento.

MODIFICA POSIZIONE DI BASE DELLA LEVA DEL FRENO A MANO (FS)

La vite di regolazione (2) consente di cambiare la posizione di base della leva del freno a mano (3).
Premete la leva del freno a mano verso l'esterno e in avanti e allo stesso tempo ruotare la vite di regolazione.

CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO FRENI - FRENO ANTERIORE

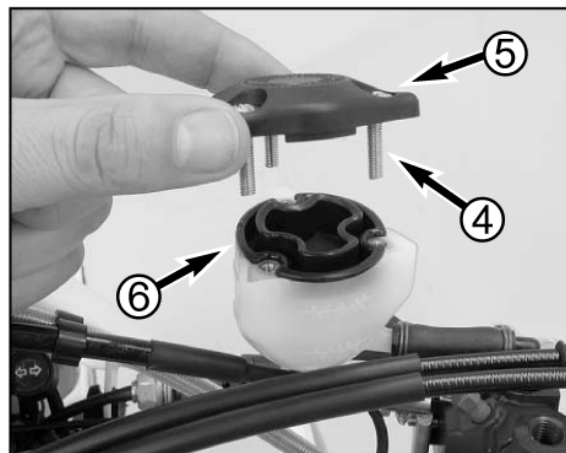
Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa freno a mano posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione. Con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzeria della spia.

ATTENZIONE: Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. In tal caso, consultare immediatamente un'officina specializzata Husaberg.

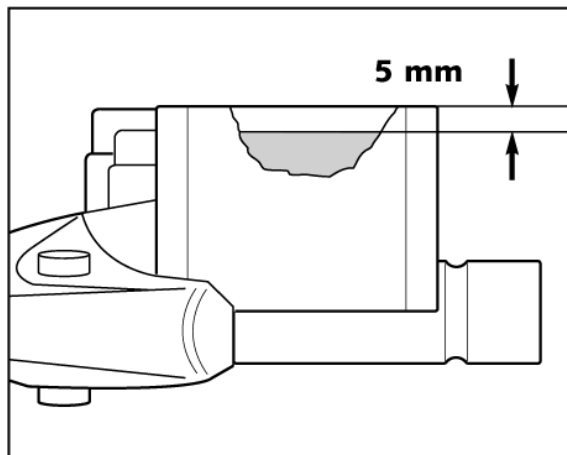
RABBOCCO LIQUIDO FRENO ANTERIORE*

Rimuovere le viti (4) e togliere il coperchio (5) e la membrana (6).
Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni DOT 5.1 (p. es. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare la membrana e il coperchio e serrare le viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o versato.

ATTENZIONE: Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.

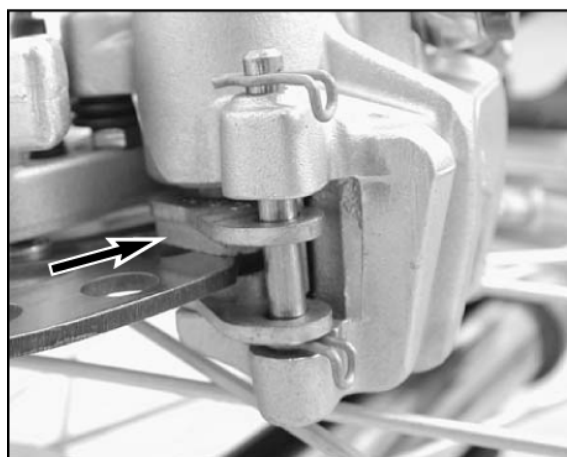
Conservate il liquido freni fuori dalla portata dei bambini.

ATTENZIONE: Il liquido freni può provocare irritazioni alla pelle. Evitare il contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse entrare in contatto con gli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

AVVERTIMENTO: Evitare che il liquido freni entri in contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice.

Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica.

CONTROLLO PASTIGLIE FRENO ANTERIORE

Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso (FS dalla parte posteriore). Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

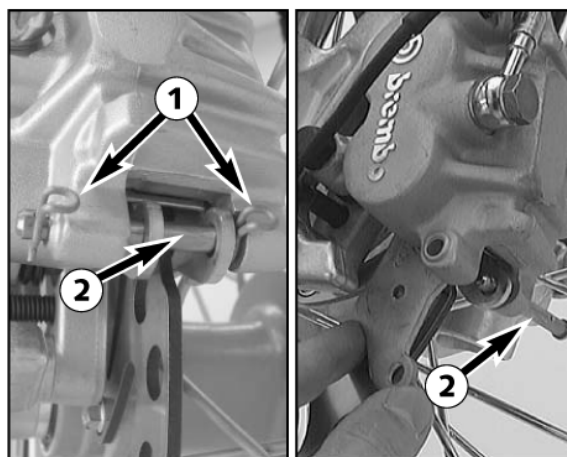
ATTENZIONE: Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore a 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

AVVERTIMENTO: Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi e pertanto risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminuzione dell'effetto frenante ed il deterioramento del disco del freno.

SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENO ANTERIORE (FC/FE) *

Spingere la pinza del freno verso il disco del freno, in modo che i pistoncini del freno raggiungano la loro posizione base. Rimuovere le sicure (1), estrarre il perno (2). Togliere le pastiglie del freno dalla pinza del freno. Pulire con aria compressa la pinza del freno e il supporto della pinza. Controllare che le guarnizioni dei perni di guida non siano danneggiate e, se occorre, ingrassarli.
Montare la pastiglia destra del freno e fissarla con il perno. Montare la pastiglia sinistra del freno ed inserire il perno fino all'arresto. Montare le sicure.
Accertarsi durante il montaggio delle pastiglie che la lamierina di scorrimento nel supporto della pinza e la molla a balestra siano posizionate correttamente.

ATTENZIONE: Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.

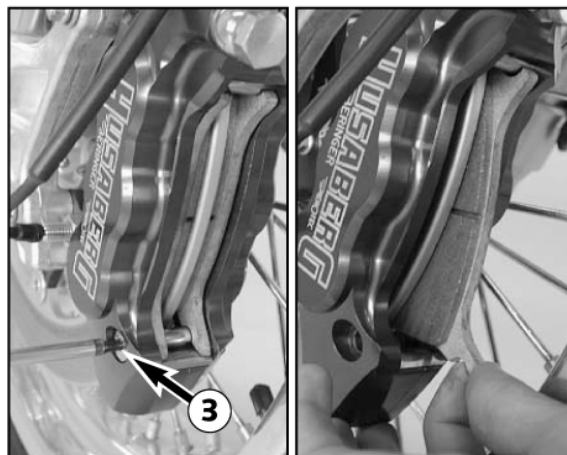
Dopo il montaggio controllare il corretto posizionamento delle sicure.

Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva del freno a mano o il pedale freno rispettivamente per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.

SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENO ANTERIORE (FS) *

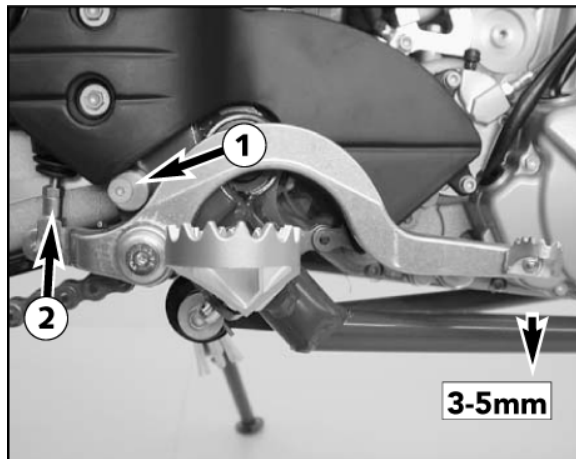
Togliere la vite (3). Utilizzare un cacciavite per premere attentamente contro le pastiglie dei freni in modo da porle nella loro posizione originale. Rimuovere le pastiglie dei freni dalla pinza freno e pulire accuratamente la pinza freno con aria compressa. Montare le pastiglie dei freni e la vite (3) e serrare a 10 Nm + Loctite 243.

ATTENZIONE: Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.

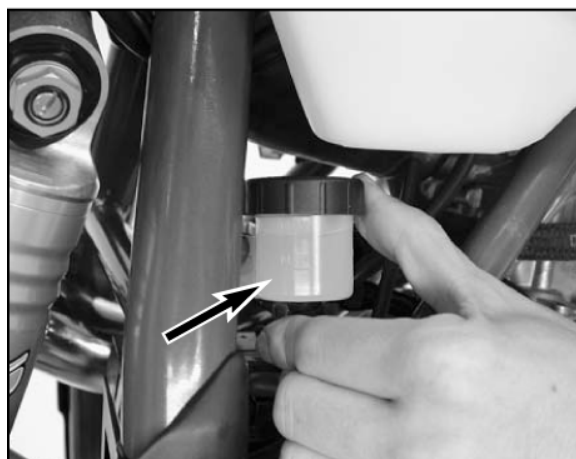
Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva del freno a mano o il pedale freno rispettivamente per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.

ITALIANO

MODIFICA POSIZIONE DI BASE DEL PEDALE DEL FRENO *

La posizione base del pedale del freno può essere modificata ruotando la vite di arresto (1). Regolare poi la corsa a vuoto del pedale del freno agendo sull'astina di comando pompa (2).
Misurata dall'esterno, la corsa a vuoto del pedale del freno deve essere di 3-5 mm, solo allora l'astina di comando deve muovere il pistoncino nella pompa freno (percepibile dalla maggior resistenza del pedale freno).

AVVERTIMENTO: Se non vi è questa corsa a vuoto, si sviluppa della pressione nel sistema di frenatura e di conseguenza la ruota posteriore viene frenata. Il sistema di frenatura si surriscalda e in casi estremi il suo funzionamento può venire a mancare completamente.

CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO FRENO POSTERIORE

Il recipiente per il liquido del freno a disco posteriore si trova sulla pompa freno principale.
A veicolo posteggiato in posizione verticale il liquido del freno non deve mai andare al di sotto della tacca con l'indicazione "MIN".

ATTENZIONE: Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. In tal caso, consultare immediatamente un'officina specializzata Husaberg.

RABBOCCO LIQUIDO FRENO POSTERIORE *

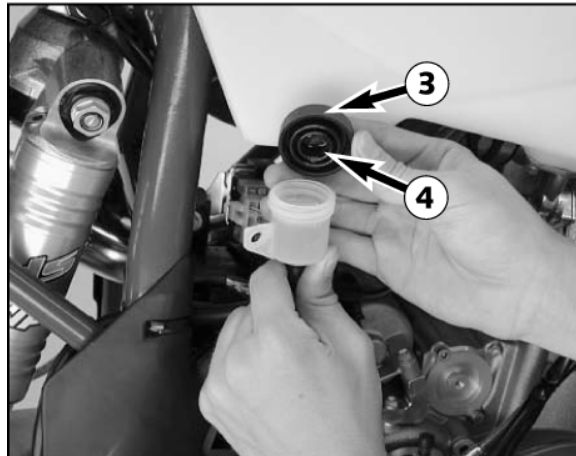
Non appena il livello del liquido del freno raggiunge la tacca con l'indicazione MIN occorre provvedere al rabbocco.
Per avere un miglior accesso alla vaschetta del liquido freno, togliere la vite esagonale. Portare la vaschetta verso l'esterno come indicato nell'illustrazione. Togliere il tappo a vite (3) con il soffietto in gomma (4) e rabboccare il liquido per freni DOT 5.1 (Liquido Freni Motorex DOT 5.1) fino alla marcatura "MAX". Rimontare il soffietto in gomma ed il tappo a vite. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o versato. Montare la vaschetta del liquido freno sul telaio facendo attenzione a sistemare il tubo di collegamento senza pieghe.

ATTENZIONE: Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.

Conservate il liquido freni fuori dalla portata dei bambini.

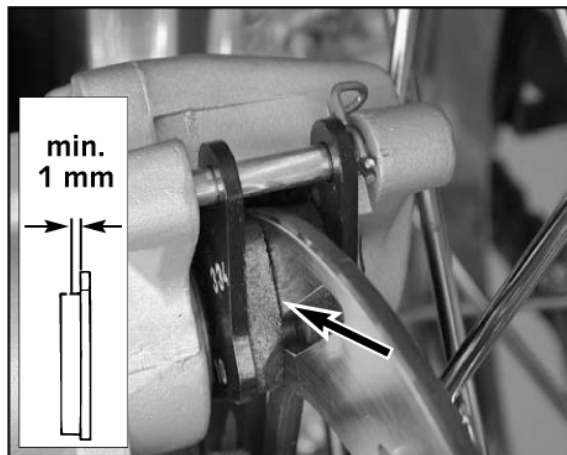
Il liquido freni può provocare irritazioni alla pelle. Evitate il contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse entrare in contatto con gli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

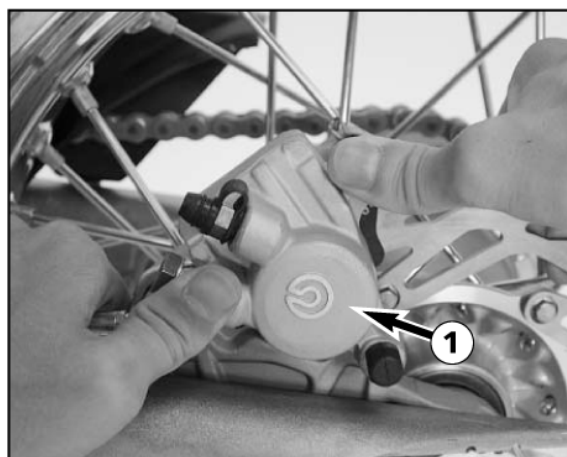
AVVERTIMENTO: Evitate che il liquido freni entri in contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice.

Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica!

CONTROLLO PASTIGLIE FRENO POSTERIORE

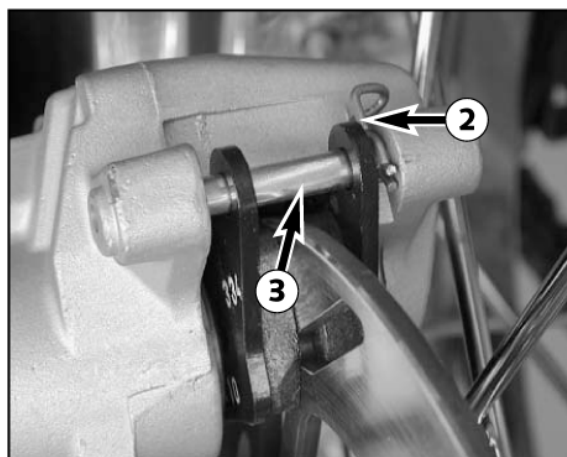
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

ATTENZIONE: Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

AVVERTIMENTO: Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi e pertanto risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminuzione dell'effetto frenante ed il deterioramento del disco del freno.

SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENO POSTERIORE *

Spingere la pinza del freno (1) verso il disco del freno, in modo che i pistoncini del freno raggiungano la loro posizione base. Togliere i fermi (2), sfilare i perni (3) e togliere le pastiglie freno. Pulire accuratamente la pinza freno con aria compressa e controllare che non siano danneggiati i manicotti dei perni di guida.

Spingere la pastiglia sinistra nella pinza freno e fissarla con il perno.
Introdurre la pastiglia destra e spingere il perno (3) fino all'arresto nella pinza freno. Montare i fermi (2).

ATTENZIONE: Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.

Dopo il montaggio controllare il corretto posizionamento delle sicure.

Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva del freno a mano o il pedale freno rispettivamente per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.

SMONTAGGIO E MONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Per smontare la ruota anteriore, sollevare il telaio della motocicletta in modo che la ruota anteriore non tocchi terra. Allentare le due viti di serraggio (1) sul fondello forcella sinistro. Allentare e svitare il dado flangiato (2) e allentare le viti di serraggio (3) sul fondello forcella destro. Tenendo ferma la ruota anteriore, sfilare il perno ruota (4).

AVVERTIMENTO: Non azionare il freno a mano quando la ruota anteriore è smontata.

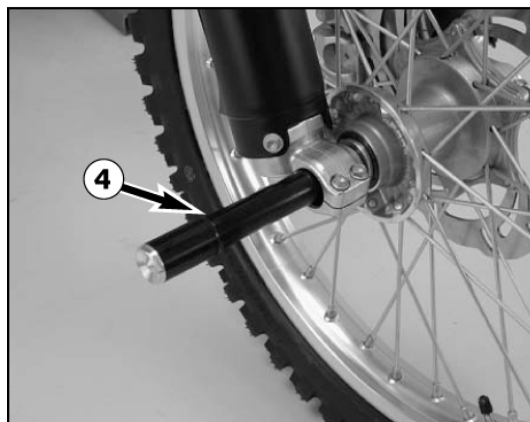
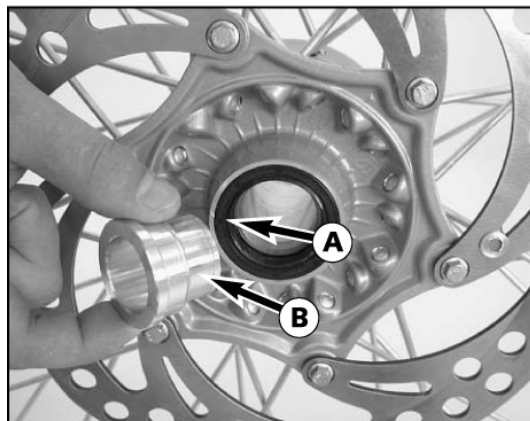
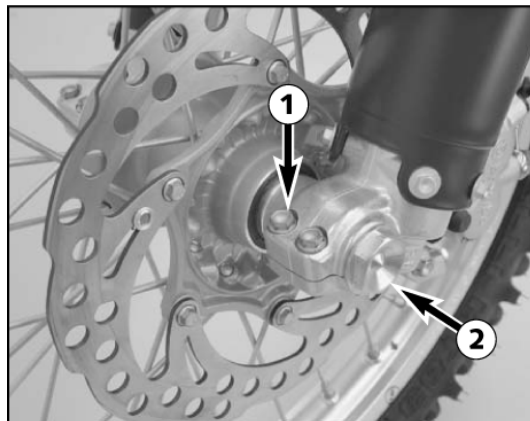
Poggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.

Prima di rimontare la ruota anteriore pulire e ingrassare gli anelli di tenuta del perno (A) e la superficie dei cuscinetti (B) delle bronzine di distanza e montare le bronzine di distanza.

Per montare la ruota anteriore, sollevarla nella forcella, posizionarla e montare il perno ruota (4). Montare il dado flangiato (2), serrare le viti di serraggio (3) al fondello forcella destro per impedire che il perno ruota si giri e serrare il dado flangiato a 40 Nm.
Allentare le viti morsetto del mozzo destro del perno della ruota. Rimuovere la motocicletta dal cavalletto. Premere i freni della ruota anteriore e far affondare con forza alcune volte la forcella per allineare le forcelle.
Solo allora serrare le viti morsetto dei due mozzi del perno della ruota a 10 Nm.

ATTENZIONE: Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto da un'officina Husaberg. Un perno guida allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.

Dopo aver montato la ruota anteriore azionate sempre il freno a mano fino a ripristinare il corretto punto di pressione.

E' molto importante mantenere sempre perfettamente pulito da olio e grasso il disco del freno, altrimenti l'effetto frenante potrebbe essere notevolmente ridotto.

SMONTAGGIO E MONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Sollevare il telaio della motocicletta in modo che la ruota posteriore non tocchi terra.
Loosen the collar nut (1), remove chain tensioner (2), hold the rear wheel and pull out the wheel spindle (3) until the rear wheel is free but the brake caliper support is still held.
Spingere la ruota posteriore più avanti possibile, togliere la catena dal pignone e prelevare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.

AVVERTIMENTO: Non azionare il freno posteriore quando la ruota posteriore è smontata.

Poggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.

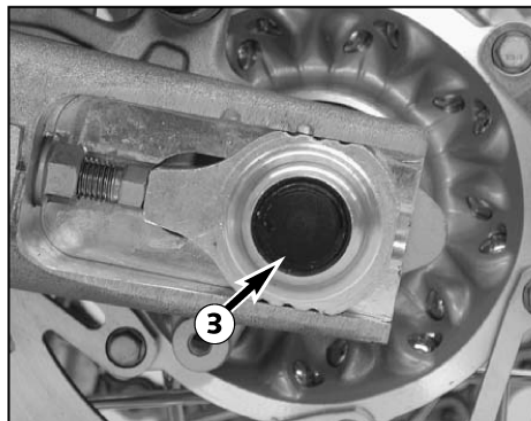
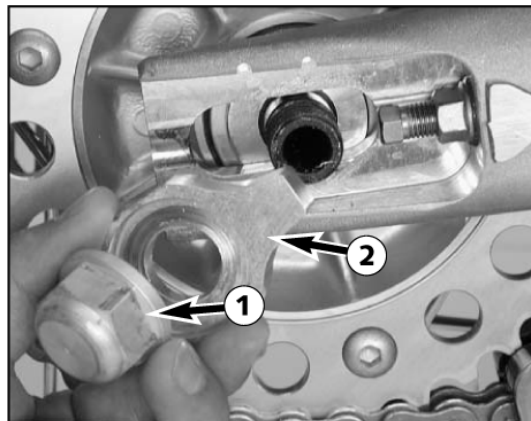
Quando viene smontato il perno ruota occorre pulire accuratamente le filettature del perno ruota e del dado a colletto e reingrassarle per evitare un grippaggio delle filettature.

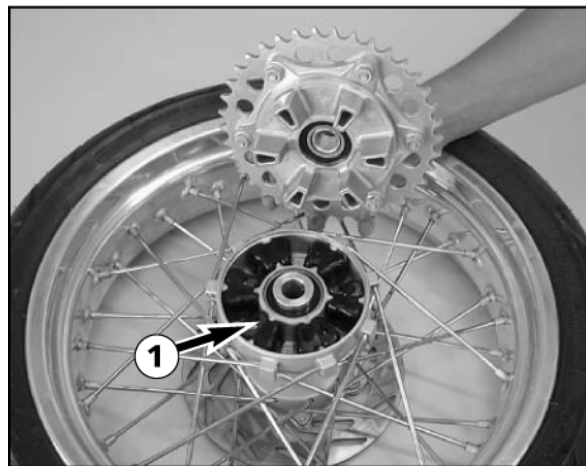
Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto a 80 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano in contatto con le viti di serraggio.

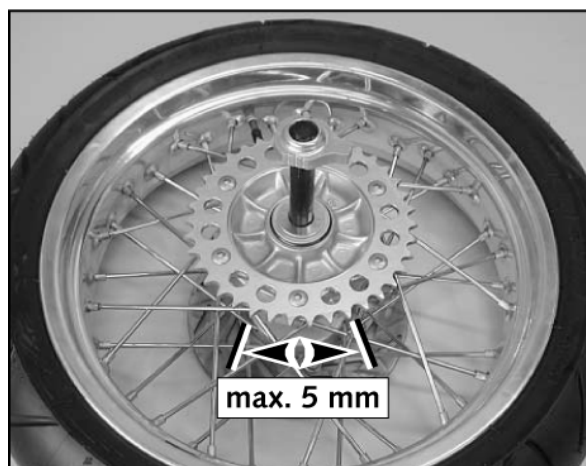
ATTENZIONE: Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto da un'officina Husaberg. Un perno guida allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.

Dopo aver montato la ruota posteriore azionate sempre il freno posteriore fino a ripristinare il corretto punto di pressione.

E' molto importante mantenere sempre perfettamente pulito da olio e grasso il disco del freno, altrimenti l'effetto frenante potrebbe essere notevolmente ridotto.

Serrare il dado con spallamento con l'apposita chiave dinamometrica. Un perno guida allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.

CONTROLLO ANELLI DI GOMMA AMMORTIZZATORE MOZZO POSTERIORE*

I modelli FS hanno un mozzo ruota posteriore abbassato. Per questa ragione, la potenza del motore è convogliata dal pignone posteriore attraverso 6 anelli di gomma (1) dall'ammortizzatore alla ruota posteriore. Questi 6 anelli di gomma si usurano con l'utilizzo e devono essere controllati ogni volta che la ruota posteriore viene smontata.

Per fare ciò, posizionate la ruota posteriore su un tavolo da lavoro con il pignone posteriore rivolto verso l'alto e mettete il perno ruota nel mozzo. Tenete la ruota posteriore con forza e cercate di ruotare il pignone posteriore. Il pignone posteriore non deve ruotare per più di 5 mm misurati dall'esterno. Se il gioco nella catena è maggiore, tutti i 6 anelli di gomma dell'ammortizzatore devono essere sostituiti.
Controllate eventuali segni di danno o sporco sugli anelli di gomma dell'ammortizzatore.

AVVERTIMENTO: Se gli anelli di gomma dell'ammortizzatore non vengono sostituiti in tempo, il supporto del pignone posteriore e il mozzo posteriore ne risulteranno danneggiati. Sostituire sempre contemporaneamente i 6 anelli di gomma, mai sostituirli singolarmente.

CONTROLLO TENSIONE RAGGI

Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine, colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto). Il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina Husaberg e far centrare la ruota.

ATTENZIONE: Se proseguite il viaggio con raggi insufficientemente tesi, i raggi possono strapparsi. Questo potrebbe causare un'instabile tenuta di strada.

Raggi eccessivamente tesi si possono strappare a causa di un sovraccarico locale. I raggi devono essere tesi a 5 Nm.

PNEUMATICI, PRESSIONE PNEUMATICI

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.

– La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.
– Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.
– Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.
– La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi". La corretta regolazione della pressione garantisce comfort di viaggio ottimale e massima durata del pneumatico.

ATTENZIONE: Far montare esclusivamente pneumatici autorizzati dalla Husaberg. Pneumatici diversi possono condizionare negativamente il comportamento su strada della motocicletta.

La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dallo stesso tipo di profilo. Utilizzare pneumatici omologati.

Per garantire la vostra incolumità, i pneumatici danneggiati vanno sostituiti immediatamente.

Pneumatici lisci condizionano negativamente il comportamento su strada del motociclo, soprattutto su carreggiata bagnata.

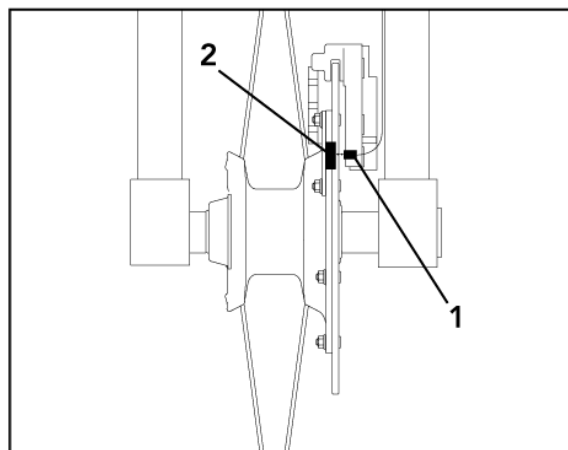
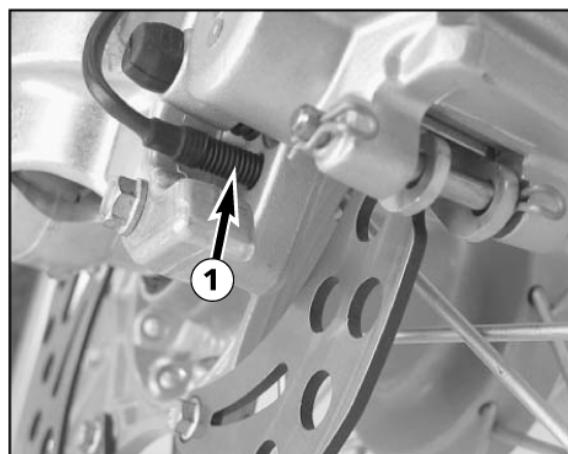
Una pressione insufficiente comporta un'usura anomala ed il surriscaldamento del pneumatico.

PRESSIONE PNEUMATICI

	anteriore	posteriore
Fuoristrada FC/FE	1,0 bar	1,0 bar
Fuoristrada FC/FE	1,5 bar	2,0 bar
FS solo per guida su strada	1,5 bar	2,0 bar

CONTROLLO REGOLAZIONE DISTANZA DEL SENSORE MAGNETICO

La distanza fra magnete (2) e sensore (1) deve essere di 2-4 mm. In caso contrario possono verificarsi irregolarità di funzionamento del tachimetro.

Questa distanza può essere corretta avvitando o svitando il sensore (1).

BATTERIA

La batteria (1) si trova davanti all'ammortizzatore e non richiede manutenzione.
Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua. Bisogna soltanto tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con grasso privo di acidi.

ATTENZIONE: Se per qualunque motivo ci dovesse essere una fuoriuscita di elettrolita (acido solforico) dalla batteria, si raccomanda la massima precauzione. L'elettrolita può provocare gravi ustioni.

Al contatto con la pelle sciacquare abbondantemente con acqua.

In caso di contatto dell'elettrolita con gli occhi, sciacquare almeno per 15 minuti con acqua e consultare subito un medico.

Benché si tratti di una batteria chiusa, è possibile che fuoriescano dei gas esplosivi. Tenere scintille o fiamme aperte lontane dalla batteria.

Tenere batterie difettose fuori dalla portata di bambini. Provvedere ad un regolare smaltimento delle batterie scariche.

AVVERTIMENTO: Per evitare danni, non togliere il listello di chiusura (2)!

In nessun caso staccare la batteria a motore acceso. Altrimenti il regolatore-raddrizzatore verrebbe distrutto.

CONSERVAZIONE DELLA BATTERIA:
Se la motocicletta viene tenuta ferma per molto tempo, smontare la batteria e ricaricarla. Temperatura di conservazione: 0 - 35°C (30 - 95°F).
Non esporre alla luce diretta del sole.

CARICA BATTERIA

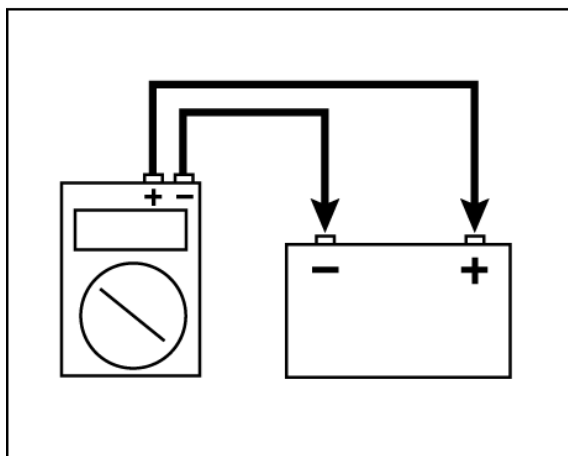
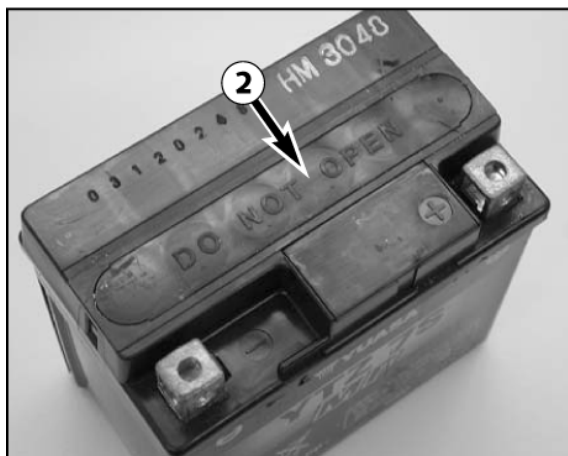
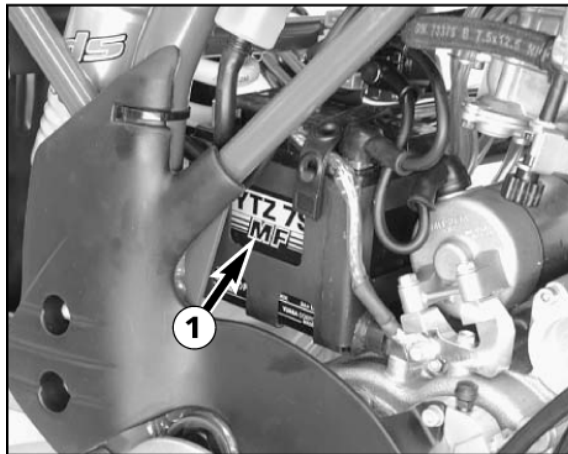
Scollegare il polo negativo e determinare lo stato di carica. A questo scopo misurare con un voltmetro la tensione fra i poli della batteria (tensione di riposo).
Per ottenere una misurazione esatta, prima della misurazione la batteria non deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.
Se la batteria è scarica, può essere caricata al massimo per 10 ore con 0,4 ampere e max. 14,4 volt.

tensione di riposo Volt	stato di carica %	durata di carica 0,5 A	tensione di carica
>12,7	100	–	Max. 14,4 V
~12,5	75	4 h	
~12,2	50	7 h	
~12,0	25	11 h	
~11,8	0	14 h	
<11,5	0	20 h	

AVVERTIMENTO: Per evitare danni, non togliere il listello di chiusura.
Per la carica collegare prima la batteria al carica-batterie, poi accendere il carica-batterie.

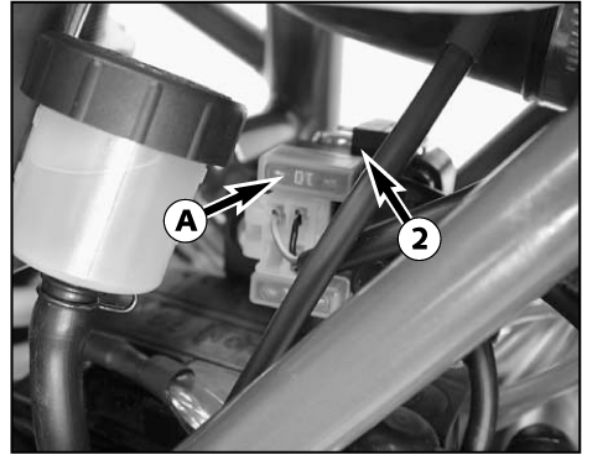
Quando si ricarica la batteria in luoghi chiusi provvedere ad una buona aerazione. Durante la carica la batteria produce gas esplosivi.

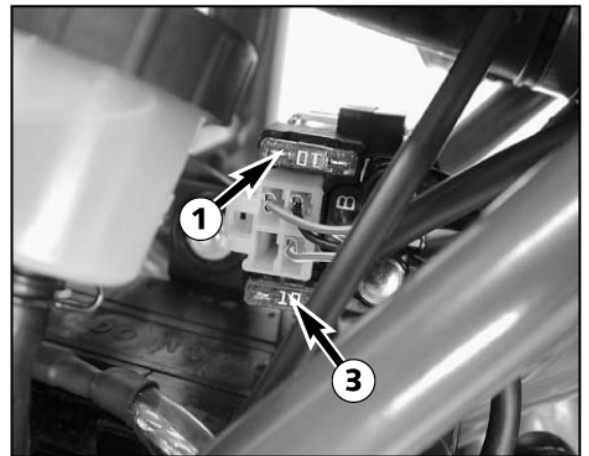
I tempi e il voltaggio di carica della batteria non devono superare i valori stabiliti. Altrimenti fuoriesce dell'elettrolita attraverso le valvole di sicurezza.

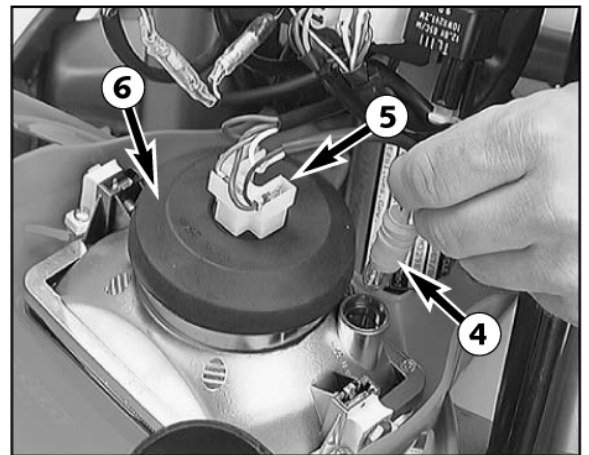
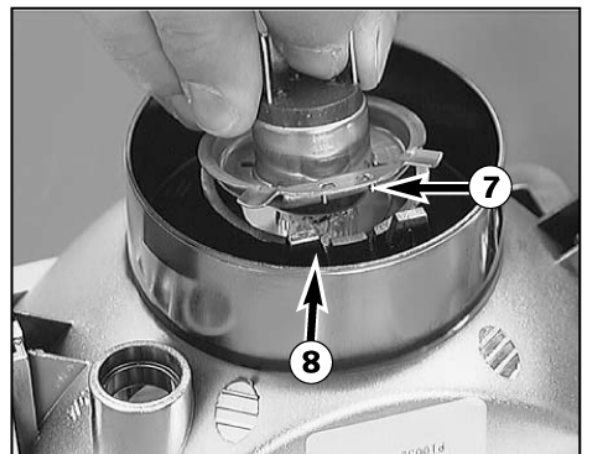
Evitare possibilmente cariche veloci.

FUSIBILE (FE/FS)

Il fusibile (1) si trova nel relé d'avviamento del motorino d'avviamento elettrico (2) sopra la batteria.
Dopo aver tolto il cappuccio di protezione (A) si può vedere il fusibile.

Ad esso sono collegate le seguenti utenze:
– Sistema d'avviamento elettrico
– Clacson
– Tachimetro elettronico
– Lampeggiatori

Nel relé d'avviamento si trova anche un fusibile di scorta (3) (10 ampere).

Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata Husaberg.
Il fusibile ha una capacità di 10 Ampere.

 AVVERTIMENTO: Non montare in nessun caso un fusibile con maggiore potenza o tentare di "aggiustare" lo stesso fusibile. Trattamenti non appropriati potrebbero causare i guasti all'intero impianto elettrico.

SOSTITUZIONE LAMPADINA FARO/LAMPADINA LUCE DI POSIZIONE

Staccare entrambi gli elastici e spostare in avanti la mascherina portafaro. Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione completa di portalampada (4) dalla parabola. Staccare la spina (5) dalla lampadina faro e togliere la calotta di gomma (6). Sganciare la staffetta di fissaggio e togliere la lampadina dalla parabola. Per sostituire la lampadina luce di posizione, sfilarla semplicemente dal portalampada.

Inserire la lampadina nuova in modo che i naselli (7) s'innestino nelle rientranze (8).
Non toccare il bulbo di vetro della lampadina affinché rimanga privo di grasso. Riagganciare la staffetta di fissaggio, rimontare la calotta di gomma e la spina. Se dovesse essere sostituita la lampadina luce di posizione, infilarla semplicemente nel portalampada. Rimontare quindi la lampadina luce di posizione completa di portalampada.
Riagganciare la mascherina portafaro alle spine di supporto e fissarla con i due elastici.

RAFFREDDAMENTO

La pompa dell'acqua (1) alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento.
L'aria che circola nel radiatore raffredda il liquido di raffreddamento. Più la velocità della moto è bassa, minore è l'effetto di raffreddamento. Anche le alette del radiatore sporche diminuiscono l'effetto di raffreddamento.
La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore (2); si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

ATTENZIONE: Controllate il livello liquido di raffreddamento possibilmente a motore freddo. Se dovete togliere il tappo del radiatore (2) a motore caldo, copritelo con un panno ed apritelo lentamente per scaricare la sovrappressione. Attenzione - pericolo di scottature.

Non staccare i manicotti del radiatore a motore caldo. Il liquido di raffreddamento ed il vapore caldi che fuoriescono, possono causare ustioni gravi.

In caso di ustioni tenete subito la parte interessata sotto acqua corrente fredda.

Il liquido di raffreddamento è tossico. Conservate il liquido di raffreddamento fuori dalla portata dei bambini.

In caso di ingestione di liquido di raffreddamento, consultate immediatamente un medico.

In caso di contatto del liquido di raffreddamento con gli occhi, sciacquate subito con acqua fredda e consultate un medico.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 40% e di acqua al 60%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

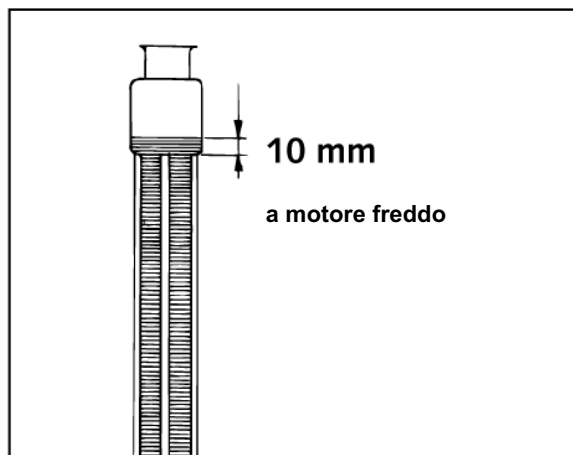
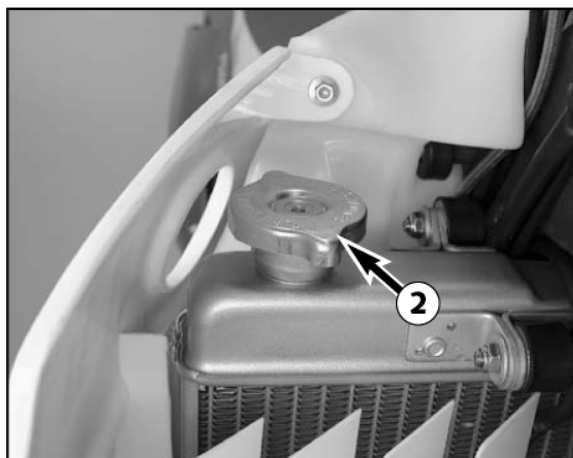
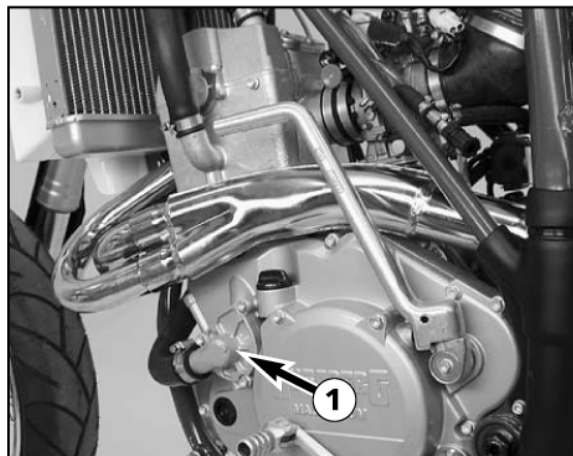
AVVERTIMENTO: Se è stato scaricato il liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento va spurgato durante il rabbocco.

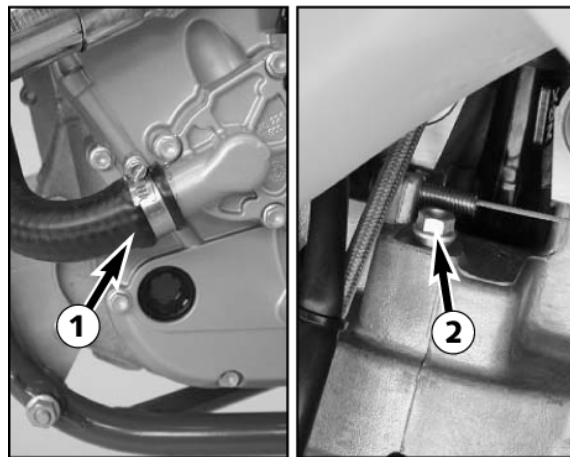
Per il sistema di raffreddamento, usare solo prodotti di buona qualità antigelo (p.es. Antigelo Motorex). Se si utilizzano agenti antigelo di bassa qualità potrebbero insorgere problemi di corrosione o formazione di schiuma.

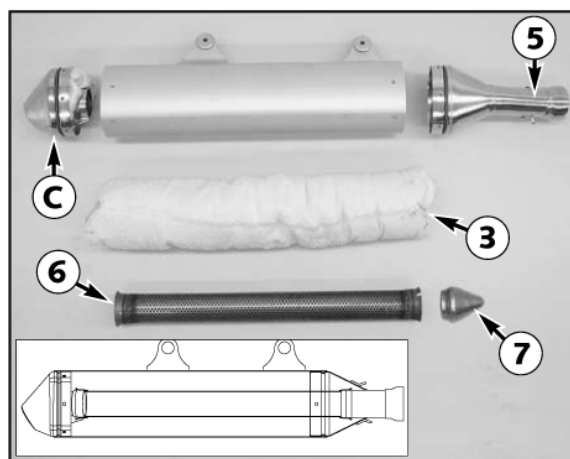
Ad estreme condizioni climatiche oppure nel traffico a singhiozzo si può verificare un surriscaldamento.

CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

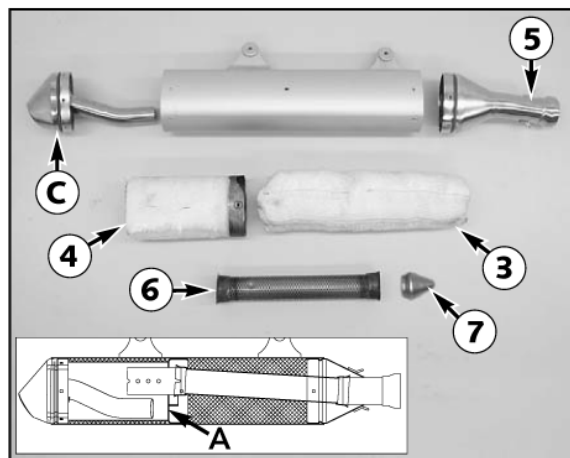
A motore freddo, il liquido deve coprire per circa 10 mm le lamelle del radiatore (vedi illustrazione). In caso di svuotamento del circuito, provvedere subito al riempimento e spurgo aria.

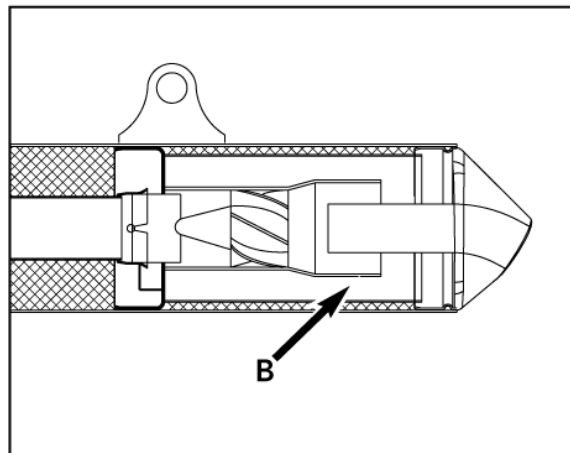
AVVERTIMENTO: Se è stato scaricato il liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento va spurgato durante il rabbocco.

SPURGO SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Il liquido di raffreddamento può essere scaricato togliendo il tubo (1) dalla pompa dell'acqua.
Per spurgare il sistema di raffreddamento riempire con ca. 1 litro di liquido di raffreddamento e togliere la vite di spurgo (2). Reinserire la vite solo quando il liquido fuoriesce dal foro senza bolle.
Riempire ora il liquido di raffreddamento fino a 10 mm sopra le lamelle del radiatore. Dopo un breve giro controllare di nuovo il livello del liquido di raffreddamento.

SOSTITUZIONE RIEMPIMENTO LANA DI VETRO DEL SILENZIATORE *

Aluminum silencers are filled with glassfiber yarn to muffle noise. Con l'effetto del calore il filato di fibra di vetro si scioglie. Ciò può comportare una perdita di potenza e diminuire l'efficacia del silenziatore. Per esperienza il pacco di filato di fibra di vetro anteriore (3) va sostituito più spesso della lastra fonoassorbente posteriore (4).
A questo scopo smontare il silenziatore dalla moto e togliere il tappo di chiusura anteriore (5). Estrarre il pacco anteriore unitamente al tubo interno di scarico (6) dal silenziatore. Pulire il tubo interno di scarico.
Per un più facile inserimento del pacco di filato di fibra di vetro ci si può fabbricare da sé un attrezzo di montaggio (7) di legno, plastica o metallo. Infilare l'attrezzo di montaggio nel tubo interno e calzarci sopra il pacco di filato di fibra di vetro. Spingere il tubo interno con il filato di fibra di vetro nel silenziatore in modo che la fessura del tubo interno si accoppi con la lamina (A). Con un oggetto tronco calcare il pacco di filato di fibra di vetro completamente nel silenziatore e montare il tappo di chiusura (C).

Per la sostituzione della lastra fonoassorbente posteriore togliere prima il pacco anteriore ed il tubo interno. Perforare quindi i rivetti e togliere il tappo terminale.

NOTA: Gli O-ring dei tappi di chiusura devono essere sostituiti ad ogni riparazione dell'impianto di scappamento. I pacchetti di filato di fibra di vetro sono disponibili presso i concessionari Husaberg.

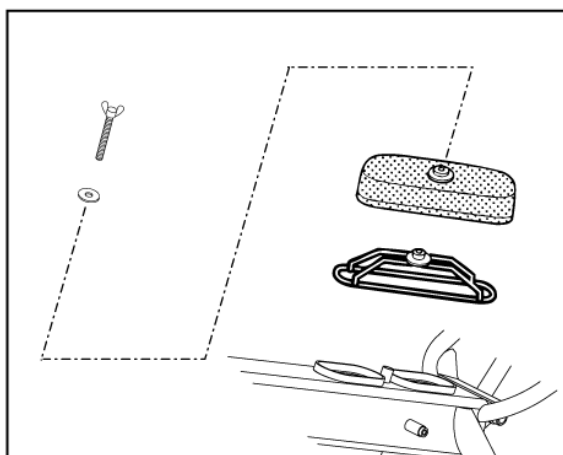
ATTENZIONE: Durante il funzionamento della motocicletta l'impianto di scappamento diventa molto caldo. Iniziate i lavori sull'impianto di scappamento solo dopo il raffreddamento dello stesso onde evitare bruciature.

PULIZIA PARASCINTILLE *

Il parascintille dovrebbe essere sostituito quando viene rinnovato il riempimento di filato di fibra di vetro oppure almeno una volta all'anno.
A questo scopo togliere il tappo terminale dello scarico e rimuovere eventuali residui nella zona (B). Sostituire l'O-ring e montare il tappo terminale.

PULIZIA FILTRO ARIA*

Il filtro aria va pulito prima di ogni impiego in gara, altrimenti a seconda dell'accumulo di polvere.
A questo scopo alzare la sella, svitare la staffetta fissaggio filtro e rimuovere il filtro dell'aria con il suo supporto.

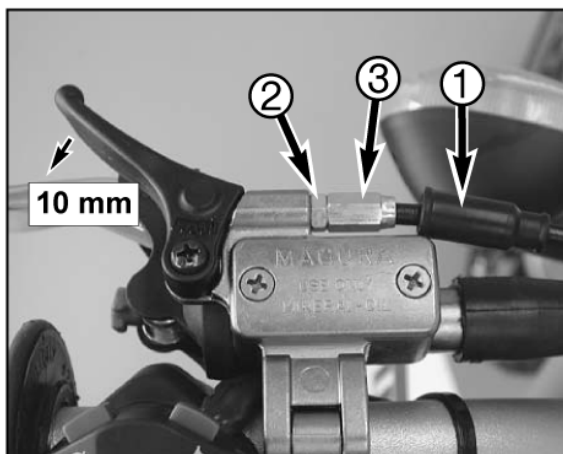
AVVERTIMENTO: Non pulire il filtro in schiuma con benzina o petrolio perché lo possono corrodere. Per una corretta manutenzione del filtro in schiuma, la Husaberg consiglia l'uso di prodotti della ditta "Motorex". (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Popwer)

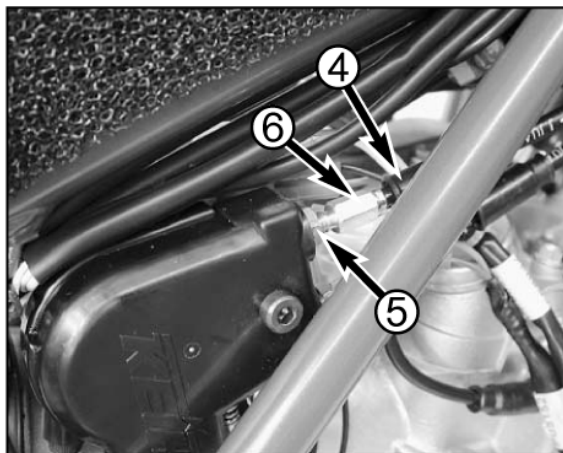
Non mettere mai in funzione la motocicletta senza filtro aria. Polvere e sporco possono infiltrarsi nel motore e causare un'elevata usura.

Lavare con cura il filtro con lo speciale liquido detergente e farlo asciugare bene.
Spremere leggermente il filtro ma mai strizzarlo. Ingrassare il filtro asciutto con un olio per filtri di alta qualità. Controllare che il manicotto del carburatore sia integro e correttamente posizionato.
Montare il filtro aria sul supporto filtro. Inserire il filtro aria unitamente al supporto filtro nella cassa filtro, facendo attenzione al suo centraggio e fissarla con la staffetta fissaggio filtro.

CONTROLLO REGOLAZIONE COMANDO A CAVO FLESS. DI DECOMPRESSIONE A MANO*

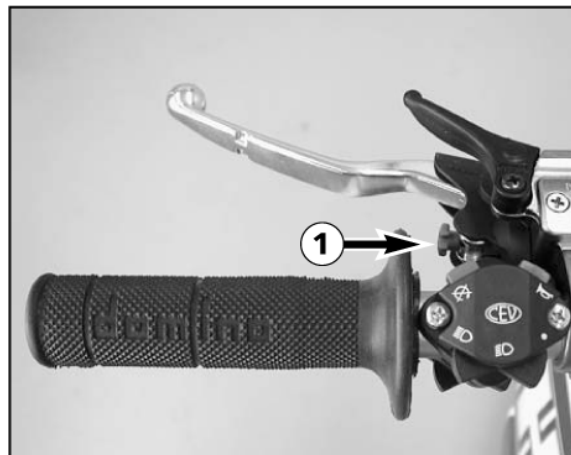
Avviare il motore e, a regime del minimo, tirare lentamente la leva del decompressore a mano fino a percepire il battito del bilanciere. La corsa a vuoto fino al battito dovrebbe essere di ca. 10 mm misurato all'estremità della leva. Se necessario correggere la corsa a vuoto.
Per regolare: spingere indietro il cappuccio protettivo (1), allentare il controdado (2) e regolare in modo corrispondente la vite di regolazione (3). Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

AVVERTIMENTO: E' necessario controllare regolarmente le impostazioni del cavo fless. di decompressione. Se non vi è gioco nella leva di decompressione, ciò comporta danneggiamenti del motore.

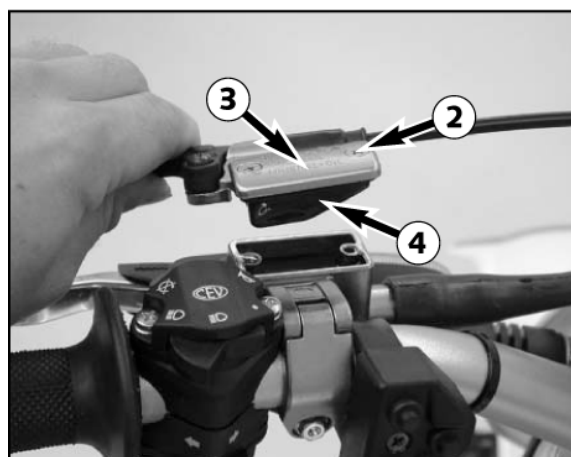
NOTA: Il decompressore automatico non richiede nessuna regolazione.

REGOLAZIONE COMANDO A CAVO FLESSIBILE DEL GAS*

Il comando gas dovrebbe avere sempre un gioco di 3-5 mm. Inoltre, a motore acceso, il numero di giri del minimo non deve variare quando si sterza fino all'arresto a destra ed a sinistra.
Per la regolazione dei cavi gas togliere la sella ed il serbatoio con gli spoiler. Spingere indietro il cappuccio di protezione (4). Allentare il controdado (5) e girare adeguatamente la vite di regolazione. Girando la vite di regolazione (6) in senso antiorario, la corsa a vuoto diminuisce. Girando la vite di regolazione in senso orario la corsa a vuoto aumenta.
Serrare il controdado e controllare la scorrevolezza della manopola comando gas. Rimontare serbatoio e sella.

MODIFICA POSIZIONE ORIGINALE LEVA FRIZIONE

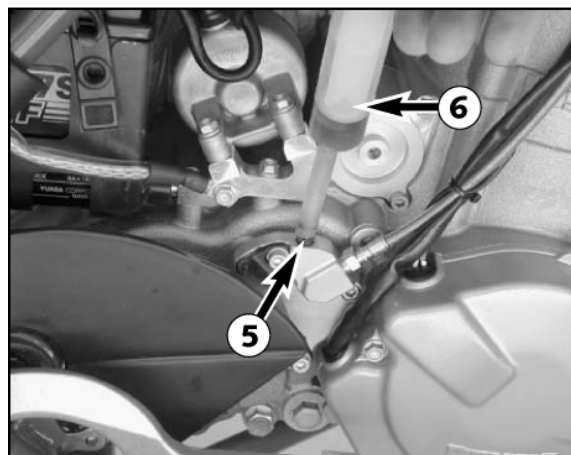
Con la vite di regolazione (1) la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.
Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si allontana dal manubrio.

AVVERTIMENTO: La regolazione della posizione della leva frizione può essere effettuata solo entro certi limiti. Girare la vite di regolazione solo manualmente senza forzare.

CONTROLLO LIVELLO OLIO DELLA FRIZIONE IDRAULICA

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio.
A questo scopo, togliere le viti (2) e il coperchio (3) unitamente al soffietto di gomma (4). A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore.
All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio Motorex Kupplungs-Fluid 75). L'olio idraulico biodegradabile è disponibile dal vostro concessionario Husaberg (50 ml).

AVVERTIMENTO: Per il comando idraulico della frizione la Husaberg utilizza olio idraulico biodegradabile. Oli idraulici biodegradabili non vanno mai miscelati con oli minerali. In nessun caso riempire con olio idraulico minerale o liquido per freni.

SPURGO FRIZIONE IDRAULICA

Per lo spurgo, è necessario rimuovere il cilindro pompa frizione. A questo scopo, togliere le viti (2) e il coperchio (3) unitamente al soffietto di gomma (4). Togliere la vite di spurgo (5) al cilindro pompa frizione. Montare al suo posto la siringa di spurgo (6) riempita di olio idraulico SAE 10. Immettere olio nel sistema finché non fuoriesce senza bolle d'aria dal foro (7) del cilindro comando frizione. Assicurarsi che l'olio non trabocchi. La siringa di spurgo può essere acquistata presso un'officina Husaberg. A procedura di spurgo terminata, controllare il livello olio nel cilindro comando frizione. Se necessario rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (p.es. Motorex Kupplungs-Fluid 75). L'olio idraulico biodegradabile è disponibile presso il vostro rivenditore Husaberg (50 ml).

AVVERTIMENTO: Per il comando idraulico della frizione la Husaberg utilizza olio idraulico biodegradabile. Oli idraulici biodegradabili non vanno mai miscelati con oli minerali. In nessun caso riempire con olio idraulico minerale o liquido per freni.

CARBURATORE – REGOLAZIONE DEL MINIMO*

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore. Vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.

Il minimo viene regolato con la rotella di registro (1) e la vite di registro miscela (2). Con la rotella di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Con la vite di registro miscela viene regolata la miscela per il minimo, che giunge attraverso il sistema per il minimo fino al motore. Girando in senso orario la quantità di carburante diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di carburante aumenta (miscela grassa).
Per impostare correttamente il funzionamento al minimo procedere come descritto qui di seguito:

1 Avvitare la vite registro miscela (2) fino all'arresto e regolarla fino ad ottenere la posizione base (vedi Dati Tecnici Motore).
2 Scaldare il motore
3 Usare la rotella di registro (1) per regolare il numero di giri del minimo normale (1400 – 1500/min).
4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela (2) in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Memorizzate questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi.
Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato.
Se dovesse verificarsi un notevole aumento del numero di giri, ridurre il numero di giri al livello normale e ripetere la procedura al punto 4.
Chi fa un impiego estremamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela più magra di ca. 1/4 di giro (in senso orario) rispetto a questo valore ideale, perché il suo motore si scalda di più durante le gare.

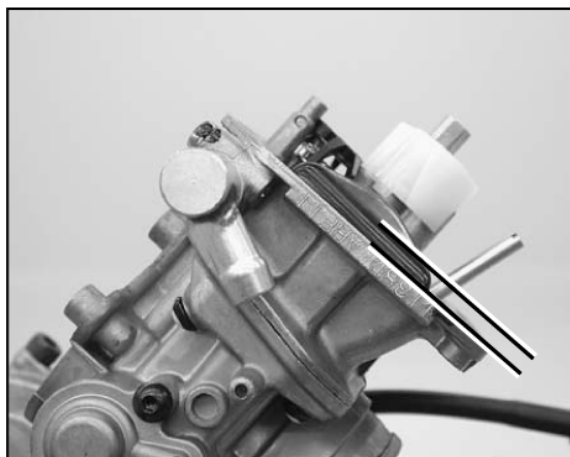
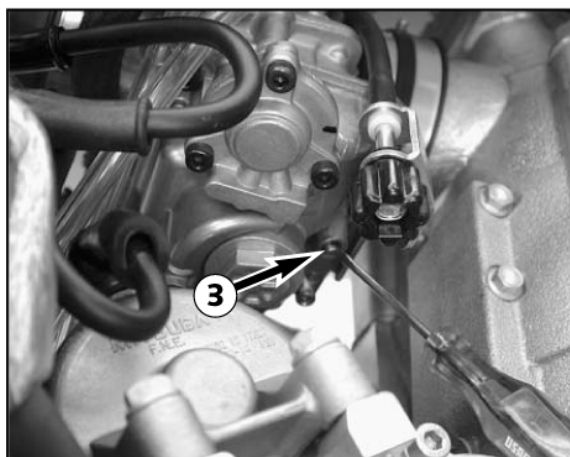
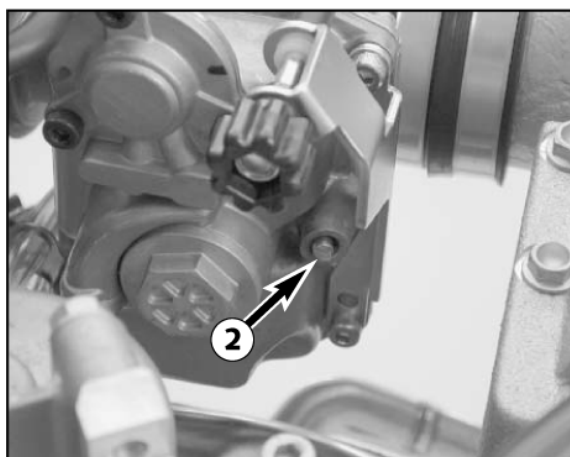
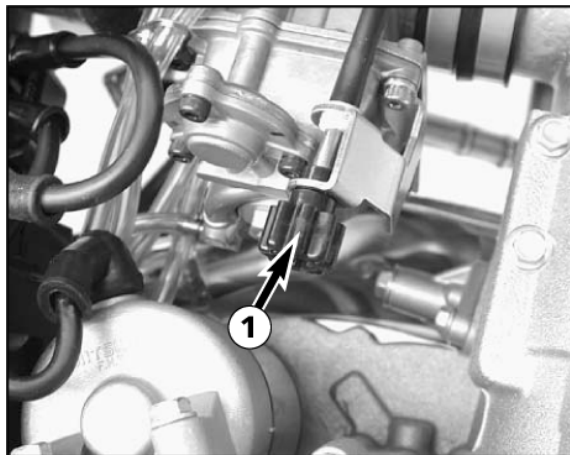
NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte. Se:
a) la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori;
b) il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di 2 giri occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni maggiori.
Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerà ricominciare dall'inizio la regolazione.

5 Ora regolare con la rotella di registro il numero di giri del minimo desiderato.
6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine occorre impostare nuovamente il minimo.

INFORMAZIONI PRINCIPALI SULL'USURA DEL CARBURATORE

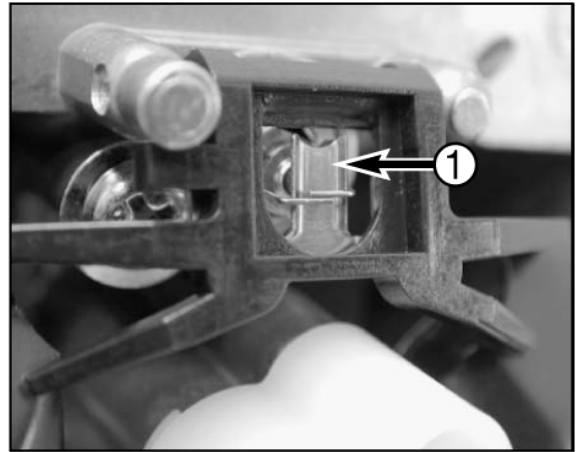
La valvola gas, lo spillo conico ed il getto a spillo sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti del carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo 200 ore.

REGOLAZIONE VITE DI REGISTRO MISCELA*

La vite di controllo miscela serve per regolare la miscela del minimo.
Girando la vite di controllo miscela in senso orario, la miscela del minimo viene ridotta, girandola in senso antiorario la miscela del minimo viene aumentata.

CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE (ALTEZZA GALLEGGIANTE) *

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta.
Tener inclinato il carburatore in modo che il galleggiante si appoggi alla valvola a spillo del galleggiante ma non la schiacci.
In questa posizione il bordo del galleggiante dovrebbe essere parallelo alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore (vedi illustrazione).
Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.

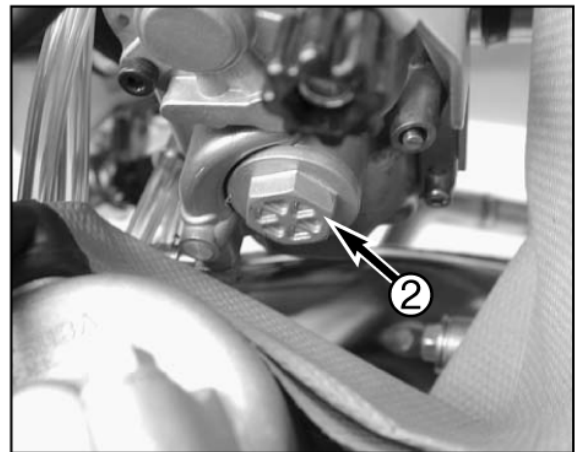
Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante (1).

Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e regolare il minimo.

SVUOTAMENTO VASCHETTA DEL CARBURATORE*

Dopo ogni pulizia ad umido, la vaschetta del carburatore dovrebbe essere svuotata, per rimuovere l'acqua che eventualmente si è introdotta. L’acqua nella vaschetta del carburatore provoca disturbi di funzionamento.
Eseguire questo lavoro a motore freddo. Chiudere il rubinetto del carburante e mettere un panno sotto il carburatore per assorbire il carburante che fuoriesce.
Aprire la vite di scarico (2) e pulirla con aria compressa. Richiudere la vite di scarico, aprire il rubinetto del carburante e controllare la tenuta del sistema.

NOTA: Il carburante è facilmente infiammabile e tossico. Maneggiare quindi il carburante con tutte le precauzioni del caso. Mai eseguire lavori all'impianto del carburante vicino a fiamme aperte o sigarette accese.

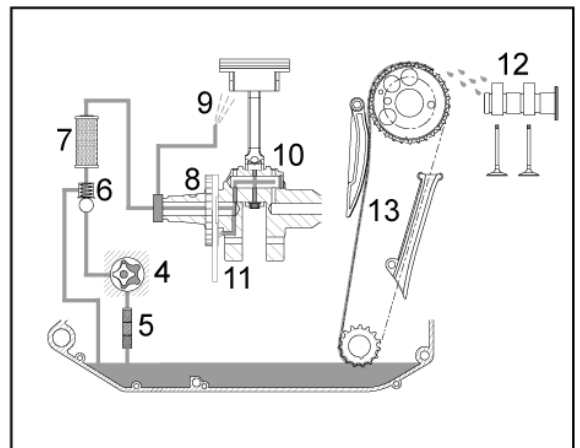
Far sempre raffreddare prima il motore. Con uno straccio pulire subito il carburante eventualmente versato. Anche i materiali impregnati di carburante sono facilmente infiammabili. In caso di ingestione di carburante o di contatto con gli occhi, consultare subito un medico.

Provvedere ad uno smaltimento regolare del carburante.

SERBATOIO DI INTERCETTAZIONE PER LO SFIATO DEL CARBURATORE:
Per evitare che il carburante fuoriesca dopo una caduta, montare il serbatoio di intercettazione (incluso) per scopi competitivi. Avvitare il serbatoio di intercettazione (1) alla base della guida di scorrimento del telaio utilizzando le viti di serraggio e flangiate HH.

In basso si trova una vite di scarico per lo svuotamento del serbatoio.

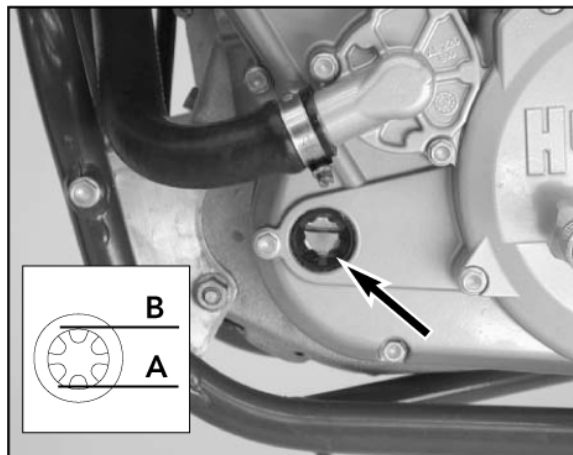
CIRCUITO DELL’OLIO

La pompa olio (4) conduce l'olio del motore dalla coppa attraverso l’unità dell’olio (5) e lo spinge verso il filtro dell’olio (7) attraverso la valvola di scarico a pressione (6). L’olio procede verso l’albero a camme (8), passando attraverso un foro per lubrificare e raffreddare il pistone (9) e il cuscinetto del perno stantuffo. Una volta nell’albero a camme, l’olio motore viene pompato nel cuscinetto della biella (10) e passa di nuovo attraverso i cuscinetti nell’albero bilanciatore (11).
L’albero a camme (12) è lubrificato dall’olio motore che viene trasportato alla testa del cilindro dalla catena di distribuzione (13).
Con il movimento verso il basso del pistone, l’olio motore viene spinto dal basamento attraverso la valvola a diaframma (non illustrata) fino al meccanismo di trasmissione e di cambio.

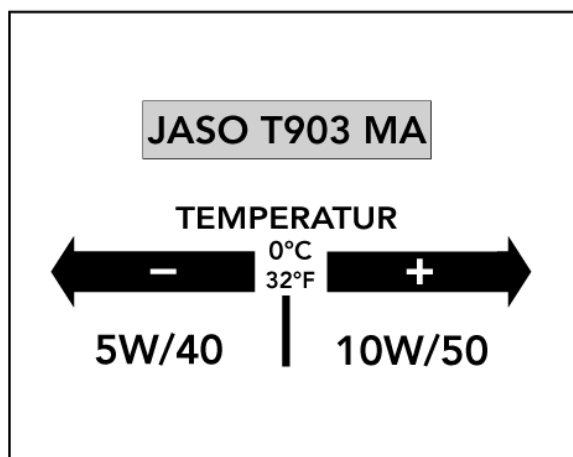
ITALIANO

CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Il livello olio motore può essere controllato sia a motore caldo che freddo.
Mettere la moto su fondo piano in posizione eretta (non sul cavalletto laterale).

A motore freddo l'olio motore deve essere visibile al bordo inferiore del vetro spia (A).
A motore caldo l'olio motore deve essere visibile al bordo superiore del vetro spia (B).
All'occorrenza rabboccare l'olio motore.

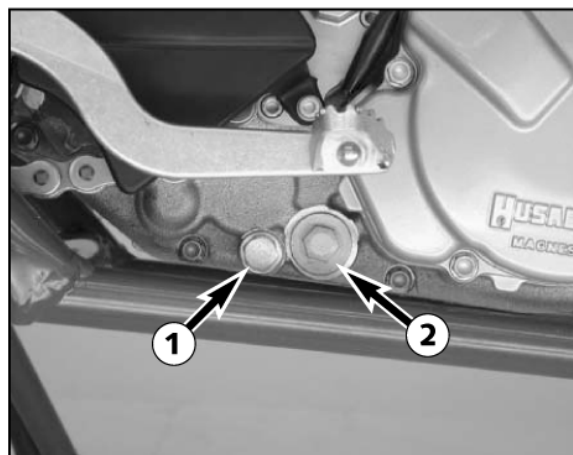
AVVERTIMENTO: Quantitativi troppo esigui di olio motore oppure olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.

OLIO MOTORE

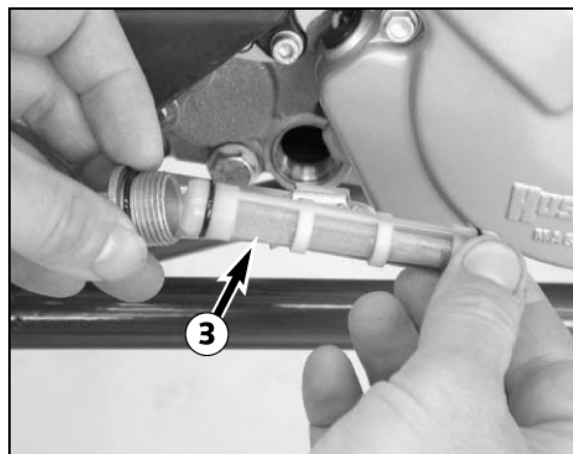
In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto a 4 tempi oli motore del settore automobilistico. Tuttavia diverse direzioni di sviluppo tecnico richiesero una specifica per le moto a 4 tempi – la norma JASO T903 MA . Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma JASO MA tiene conto di queste esigenze specifiche.
Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione). La Husaberg raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

AVVERTIMENTO: Quantitativi troppo esigui di olio motore oppure olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.

CAMBIO OLIO MOTORE *

NOTA: Al cambio dell'olio le unità olio corta e lunga vanno pulite ed ambedue i filtri olio sostituiti.

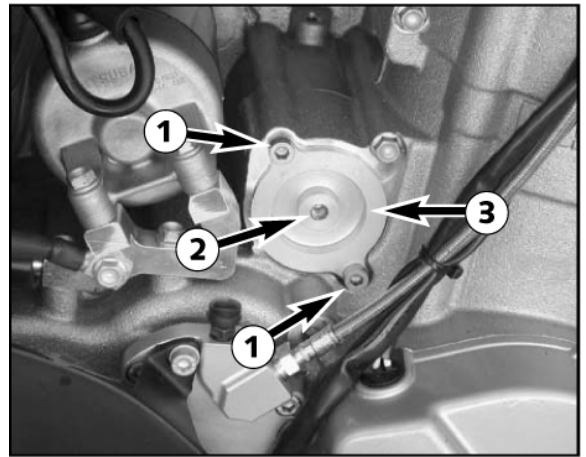
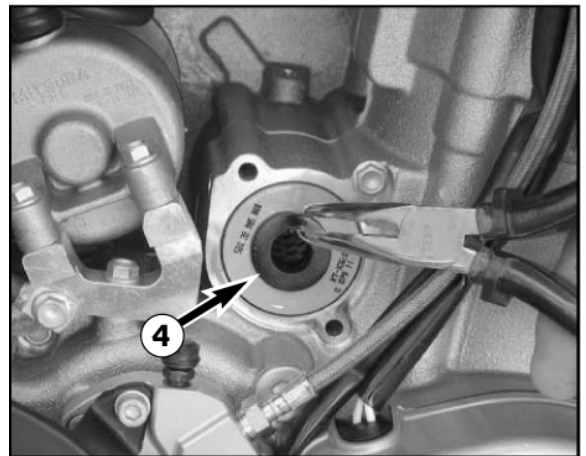
ATTENZIONE: Un motore a temperatura d'esercizio e l'olio che si trova al suo interno sono molto caldi – far attenzione a non ustionarsi.

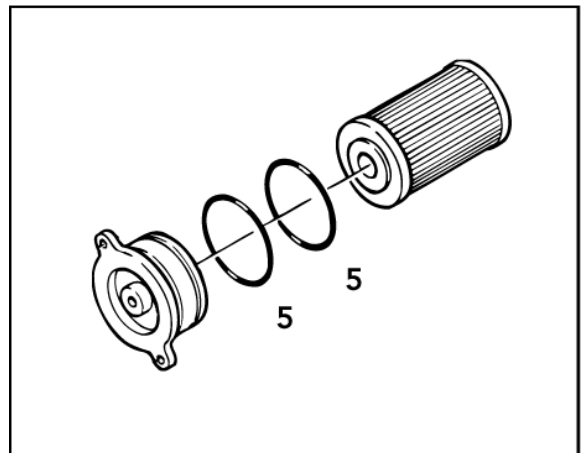
Posteggiare la moto su fondo piano, togliere la vite di chiusura (1) e far defluire l'olio in un recipiente.
Pulire a fondo la vite di chiusura (con il magnete).
Dopo che l'olio è defluito completamente, pulire la superficie di tenuta, rimontare la vite di chiusura unitamente all'anello di tenuta e serrare a 20 Nm.

PULIZIA FILTRO DELL'OLIO

Smontare la vite di chiusura (2) con l'unità olio, pulire a fondo e soffiare con aria compressa i componenti.
Verificare la presenza di danneggiamenti sugli O-ring (4) ed all'occorrenza sostituirli.
Inserire la vite di chiusura (2) nell'unità olio e serrarla a 15 Nm.

CAMBIO FILTRO DELL'OLIO

Posizionare sotto il motore un contenitore nel quale può defluire l'olio.
Rimuovere entrambe le viti (1) e infilare una vite M6 nel foro centrale (2) del coperchio del filtro dell'olio.

NOTA: Serrare la vite esclusivamente a mano, altrimenti si potrebbe danneggiare il coperchio del filtro dell'olio.

Togliere il coperchio del filtro dell'olio (3) dal foro con la vite M6 e rimuovere la vite.

Utilizzando una pinza si può togliere dal carter l'elemento filtrante (4).
Pulire i coperchi dei filtri olio, le superfici di tenuta degli O-ring ed il carter motore. Verificare la presenza di danneggiamenti sugli O-ring (5) dei coperchi filtri olio ed all'occorrenza sostituirli.

Stendere la moto a terra e riempire i due carter dei filtri olio all'incirca a metà di olio motore. Inserire l'unità filtrante nel carter.
Ingrassare gli O-ring dei coperchi filtri olio e montare i coperchi. Montare le viti e serrarle a 6 Nm.

Rialzare la moto.

Togliere la chiusura a vite del serbatoio dell'olio (6) e aggiungere 1 litro d'olio motore completamente sintetico (p. es. Motorex Power Synt. 4T).
Avviare il motore e controllare la tenuta di tutte le chiusure a vite e dei coperchi filtri olio.
Infine controllare il livello olio motore ed all'occorrenza correggerlo.

ITALIANO

DIAGNOSI DEI DIFETTI

ITALIANO

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore a manovella non fa girare il motore (avviamento elettrico).	Errore di comando	Accendere il pulsante di arresto di emergenza (solo per l'Australia)
	Fusibile bruciato	Togliere la fiancatina sinistra e il coperchio della cassafiltro e sostituire il fusibile nel relé dell'avviatore.
	Batteria scarica	Ricaricare la batteria e cercare di capire perché si è scaricata; contattare un'officina Husaberg.
	Bassa temperatura esterna	Avviare il motore con il pedale di avviamento
L'avviatore a manovella fa girare il motore ma il motore non parte (avviamento elettrico). Il motore non s'avvia (pedale di avviamento)	Errore di comando	Aprire il rubinetto del carburante, fare il pieno di carburante, azionare l'aria. Prestare attenzione alle informazioni sulla messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
	Il motociclo non è stato usato da tempo. Quindi del carburante vecchio è rimasto nella vaschetta del carburatore	I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di una settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.
	Alimentazione del carburante interrotta	Chiudere il rubinetto del carburante, staccare il tubo del carburante dal carburatore, metterlo dentro a un recipiente e aprire il rubinetto del carburante. – nel caso in cui fuoriesca del carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui non fuoriesca carburante, controllare lo sfiato del serbatoio ossia pulire il rubinetto del carburante
	Motore ingolfato	Per pompare il carburante dal motore tirare la leva del decompressore a mano. Azionare il pedale avviamento 5 –10 volte oppure il pulsante di avviamento elettrico rispettivamente 2 volte per 5 secondi. Avviare quindi il motore come precedentemente descritto. Se il motore non parte, svitare la candela ed asciugarla.
	Candela annerita o bagnata	Pulire e asciugare la candela o eventualmente sostituirla
	Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Regolare la distanza interelettrodica a 0,6 mm
	Cappuccio candela o candela danneggiati	Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (punto nudo sul motore) e avviare. Facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla. – Se la candela non emette alcuna scintilla, è necessario sostituirla – Se anche con una nuova candela non si presenta alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento. – Se ora compare una scintilla, sostituire il cappuccio della candela – Se invece non si presenta alcuna scintilla, far controllare l'impianto di accensione
	Cavo del corto circuito nella linea di cavi sfregato, interruttore di arresto d'emergenza, o tasto del corto circuito danneggiati	Togliere il serbatoio del carburante, staccare il cavo nero/giallo dal cavo dell'interruttore di arresto di emergenza oppure del pulsante di avviamento e controllare la scintilla di accensione. Se si presenta una scintilla, cercare il difetto lungo il cavo di corto-circuito.
	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati	Togliere la sella e il serbatoio del carburante. Pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto
	Acqua nel carburatore oppure getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
Il motore non funziona con il minimo	Getto del minimo intasato	Smontare il carburatore e pulire i getti
	Viti di regolazione del carburatore sregolate	Far tarare il carburatore
	Candela danneggiata	Sostituire la candela
	Impianto di accensione difettoso	Far controllare l'impianto di accensione

DIAGNOSI DEI DIFETTI

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non raggiunge il pieno regime	Il carburatore trabocca perché l'ago del galleggiante è sporco o logorato	Smontare il carburatore e controllare il punto di usura
	I getti del carburante sono allentati	Serrare i getti
	La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Far controllare l'impianto di accensione
Potenza del motore troppo bassa	Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco	Pulire e controllare il sistema del carburante e il carburatore
	Filtro dell'aria molto sporco	Pulire o sostituire il filtro dell'aria
	Impianto di scarico non a tenuta, deformato o poco filato di fibra di vetro nel silenziatore	Controllare le parti difettose sull'impianto di scarico, sostituire il filato di vetro nel silenziatore principale
	Gioco della valvola troppo basso	Regolare il gioco valvola
	Vi è perdita di compressione perché il decompressore a mano non è regolato adeguatamente	Regolare il cavo flessibile del decompressore a mano
	La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Far controllare l'impianto di accensione
Il motore perde colpi o vi è ritorno di fiamma dal motore nel carburatore	Mancanza di carburante	Pulire e controllare il sistema del carburante e il carburatore
	Il motore non aspira l'aria giusta	Controllare la sede fissa del manicotto in gomma e del carburatore
Il motore si surriscalda eccessivamente	Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento	Riempire con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento
	Flusso d'aria relativo insufficiente	Proseguire a velocità sostenuta
	Sistema di raffreddamento non ventilato	Spurgo sistema di raffreddamento
	Lamelle del radiatore molto sporche	Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua
	Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca
	Tubo del radiatore piegato	Accorciare il tubo del radiatore o sostituirlo
Eccessivo consumo dell'olio	Tubo di sfiato del motore piegato	Sistemare il tubo di sfiato senza pieghe o sostituirlo
	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore ed all'occorrenza correggerlo.
	Olio motore troppo fluido	Utilizzare olio più viscoso, vedere capitolo "Olio motore" (viscosità)
Tutte le lampadine una volta accese si sono fulminate	Il regolatore di tensione è danneggiato	Far controllare il regolatore di tensione
Clacson, lampeggiatori e motorino di avviamento non funzionano	Fusibile nel relé di avviamento bruciato	Rinnovare il fusibile
La batteria è scarica	La batteria non viene caricata dal generatore	Controllare i contatti del regolatore di tensione; far controllare il regolatore di tensione da un'officina specializzata

PULIZIA, CONSERVAZIONE, DEPOSITO

PULIZIA

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione.
Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con aggiunta di prodotto detergente d’uso commerciale ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere eliminato con un leggero getto d’acqua.

AVVERTIMENTO: Non pulire mai la motocicletta con un pulitore ad alta pressione o con un forte getto d’acqua. Altrimenti l’acqua potrebbe raggiungere le parti elettriche, i connettori, i comandi a cavo flessibile, i cuscinetti, il carburatore ecc... e causare guasti o portare alla precoce rottura di queste parti.

– Per il lavaggio della moto si dovrebbero usare detergenti normalmente disponibili in commercio. I punti particolarmente sporchi dovranno essere puliti con un apposito pennello.
– Prima di ogni pulizia tappare il tubo di scarico per impedire l’infiltrazione di acqua.
– Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d’acqua asciugare con aria compressa e con un panno. Svuotare la vaschetta del carburatore. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la tamperatura di regime e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l’acqua rimasta nei punti non raggiungibili del motore e sui freni evaporerà.
– Ritirare la cappa protettiva dal quadro del manubrio onde consentire all’acqua eventualmente infiltratasi di evaporare.
– Dopo il raffreddamento della motocicletta oliare o ingrassare tutti i punti di scorrimento ed i cuscinetti. Trattare la catena con un apposito spray per catene. Oliare anche il rubinetto del carburante.
– Per prevenire guastin all'impianto elettrico, trattare l'interruttore di arresto d'emergenza, il pulsante di massa, l'interruttore luci ed i connettori con spray di contatto.

CONSERVAZIONE PER L’USO INVERNALE

Se la moto viene utilizzata anche d’inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.
– pulire a fondo la moto dopo ogni giro e lasciarla asciugare
– trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera

ATTENZIONE: Non deve finire dell’anticorrosivo sui dischi dei freni. Ciò ridurrebbe fortemente l’effetto di frenatura.

AVVERTIMENTO: Dopo viaggi su strade sparse di sale, pulire a fondo la moto con acqua fredda e farla asciugare bene.

DEPOSITO

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:
– Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo: PULIZIA
– Cambiare l'olio motore ed i filtri olio lungo e corto (un vecchio olio contiene delle impurità dannose)
– Controllare l’anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento
– Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Successivamente aprire la vite di scarico della vaschetta del carburatore per scaricare anche il carburante rimanente
– Smontare la candela e versare attraverso il foro della candela ca. 5 cc di olio motore nel cilindro. Azionare 10 volte il pedale di avviamento per far sì che l’olio motore venga distribuito sulla parete del cilindro e rimontare la candela
– Mettere il pistone in compressione per indurre la chiusura delle valvole (azionare lentamente il pedale di avviamento fino a quando si senta lo scatto automatico del decompressore (rilascio))
– Scaricare dal serbatoio il carburante raccogliendolo in un apposito contenitore
– Regolare la pressione dei pneumatici
– Lubrificare i cuscinetti o supporti delle leve di comando, dei poggiapiedi, ecc. ed anche la catena
– Riparare l’attacco dell’ammortizzatore
– Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo: BATTERIA).
– Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura
– Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all’aria. Non usare materiali non permeabili all’aria, dal momento che l’umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

AVVERTIMENTO: E’ assolutamente sconsigliabile accendere per poco tempo il motore di una moto messa a riposo. Il motore non si riscalderebbe sufficientemente, e quindi il vapore d’acqua creatosi durante il processo di combustione si condenserebbe causando l’arrugginimento delle valvole e dello scappamento.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO
– Montare la batteria carica (fare attenzione alla polarità).
– Riempire il serbatoio con carburante nuovo.
– Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso).
– Fare un breve e prudente giro di collaudo.

DATI TECNICI - MOTORE

Motore	FC 450/4	FE 450E/6	FS 450E/6
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido		
Cilindrata	**449 cm^3**		
Alesaggio/corsa	**100 / 57,2 mm**		
Compressione	**13:1**		
Carburatore Keihin	FCR-MX 41	FCR-MX 39	FCR-MX 41
Carburante	benzina super senza piombio con almeno 95 ROZ (USA = Premium RON 91).		
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice		
Diametro valvola aspirazione	35 mm		
Diametro valvola scarico	30 mm		
Gioco valvola aspirazione a freddo	0,12 mm		
Gioco valvola scarico a freddo	0,12 mm		
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici		
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini		
Bussola piede di biella	bronzina		
Pistone	lega forgiato		
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento raschiaolio		
Lubrificazione motore	lubrificazione a circolazione forzata con 2 pompe dell'olio		
Olio motore	olii di marca completamente sintetici (Motorex Power Synt 4T SAE 10W50)		
Quantitativo di olio motore	1,0 litro		
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 29:78 Z		
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d´olio		
Cambio (ad innesti frontali)	4-Gang	6-Gang	
Rapporti al cambio 1. Marcia	14:33	14:33	
2. Marcia	17:30	17:30	
3. Marcia	19:26	19:26	
4. Marcia	23:25	23:25	
5. Marcia	–	24:22	
6. Marcia	–	27:20	
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN		
Generatore	–	12V 150W	
Candela	NGK DCPR 8 E		
Distanza elettrodi candela	0,6 mm		
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa meccanica ad acqua		
Liquido di raffreddamento	1,3 litri, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C		
Avviamento	pedale di avviamento	avviamento elettrico/pedale	

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE		
	FC 450/4	**FE/FS 450E/6 EU/AUS/USA VERDE**
Tipo	Keihin FCR-MX 41	Keihin FCR-MX 39
Numero di taratura carburatore	4125B	3925B
Getto massimo	182	178
Spillo conico	OBDVR	OBDVT (OBDVR)
Getto minimo	40	38 (40)
Getto massimo aria	200	200
Getto minimo aria	100	100
Posizione spillo	6° dall'alto	2° (6°) dall'alto
Getto avviamento	85	85
Vite miscela di regolazione aperta	1,5	1,5 (2,0)
Valvola gas	15	15
Riduzione potenza	–	Arresto valvola gas
Arresto membrana pompa	858 / 2,15 mm	858 / 2,15 mm
Dispositivo di avviamento a caldo	diametro 2,5 mm	diametro 2,5 mm

DATI TECNICI - MOTORE

Motore	FC 550/4	FE 550E/6	FE 650E/6	FS 650E/6
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido			
Cilindrata	**550 cm^3**		**628 cm^3**	
Alesaggio/corsa	**100 / 70 mm**		**100 / 82 mm**	
Rapporti di compressione	**11,8:1**		**11,5:1**	
Carburatore Keihin	FCR-MX 41			
Carburante	benzina super senza piombo con almeno 95 ROZ (USA = Premium RON 91).			
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice			
Diametro valvola aspirazione	**35 mm**			
Diametro valvola scarico	**30 mm**			
Diametro valvola aspirazione a freddo	**0,12 mm**			
Diametro valvola scarico a freddo	**0,12 mm**			
Cuscinetti basamento	2 cuscinetti a rullo			
Cuscinetti biella	gabbia a rullini			
Cuscinetto perno stantuffo	bronzina			
Pistone	Lega forgiato leggera			
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento raschiaolio			
Lubrificazione motore	lubrificazione a circolazione forzata con pompa a rotore			
Olio motore	olii di marca completamente sintetici (Motorex Power Synt 4T SAE 10W50)			
Quantitativo di olio motore	1,0 litro			
Guida primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 29:78t			
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d´olio			
Cambio (ad innesti frontali)	4-velocità	6-velocità		
Rapporti al cambio 1a marcia	14:33	14:33		
2a marcia	17:30	17:30		
3a marcia	19:26	19:26		
4a marcia	23:25	23:25		
5a marcia	–	24:22		
6a marcia	–	27:20		
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN			
Generatore	–	12V 150W		
Candela	NGK DCPR 8 E			
Distanza elettrodi	0,6 mm			
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa ad acqua			
Liquido di raffreddamento	1,0 litro, rapporto miscela 40% antigelo, 60% acqua, almeno –25° C			
Aiuto avviamento	pedale di avviamento	avviamento elettrico/pedale		

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE			
	FC 550/4	**FE/FS 550E/6 EU/AUS/USA VERDE**	**FE/FS 650E/6 EU/AUS/USA VERDE**
Tipo di carburatore	Keihin FCR-MX 41	Keihin FCR-MX 41	Keihin FCR-MX 41
Numero identificativo carburatore	4125B	4125B	4138D
Getto massimo	182	182	160
Spillo conico	OBDVR	OBDVT (OBDVR)	OBDVT
Getto minimo	40	38	38
Getto massimo aria	200	200	200
Getto minimo aria	100	100	100
Posizione spillo	6° dall’alto	5° dall’alto	2° dall’alto
Getto avviamento	85	85	85
Vite miscela di regolazione aperta	1,5	1,5	0,5
Valvola gas	15	15	15
Limitazione	–	Arresto valvola gas	Arresto valvola gas
Arresto diaframma pompa	858 / 2,15	858 / 2,15	858 / 2,15
Manopola di avviamento a caldo	diametro 2,5 mm	diametro 2,5 mm	diametro 2,5 mm

COPPIE DI SERRAGGIO		
Viti flangiate HH carter, coperchio frizione, coperchio accensione	M6	10 Nm.
Vite di scarico olio	M12x1,5	20 Nm.
Vite di chiusura HH unità olio	M20x1,5	15 Nm.
Vite flangiata AH coperchio filtro olio	M5	6 Nm.
Vite di chiusura valvola bypass	M12x1,5	20 Nm.
Viti HH coperchio pompa olio	M4	Loctite 243 + 5 Nm
Viti flangiate HH testa cilindro - parte superiore	M6	10 Nm.
Viti AH coperchio valvole	M5	6 Nm.
Viti flangiate HH coperchio pompa acqua	M6	10 Nm.
Viti HH testa cilindro	M10	50 Nm.
Vite HH testa cilindro	M6	10 Nm.
Viti AH ingranaggio albero a camme	M8	Loctite 243 +28 Nm
Dado HH arresto di decompressione automatico	M5	Loctite 2701 +8 Nm
Viti AH cappuccio silenziatore bilanciere	M5	Loctite 243 +6 Nm
Controdadi viti di registro valvole	M6x0,75	11 Nm.
Dado HH pignone primario	M16x1	Loctite 2701 +110 Nm
Dado HH cambio in folle	M16x1	Loctite 2701 +110 Nm
Dado HH frizione	M18x1,5	Loctite 243 +120 Nm
Viti flangiate HH molle frizione	M6	Loctite 243 +8 Nm
Viti AH dispositivo di arresto cambio	M6	Loctite 243 +10 Nm
Vite flangiata HH leva selettore	M6	Loctite 243 +10 Nm
Viti flangiate HH cuscinetti cambio	M6	Loctite 243 +10 Nm
Viti flangiate HH tendicatena	M6	10 Nm.
Viti HH distribuzione tendicatena	M5	Loctite 243 +6 Nm
Viti HH guidacatena	M6	Loctite 243 +6 Nm
Viti flangiate HH statore modelli FE/S	M6	Loctite 243 +10 Nm
Viti flangiate HH statore modelli FC	M5	Loctite 243 +6 Nm
Viti flangiate HH trasmettitori di impulsi	M5	Loctite 243 +6 Nm
Dado flangiato HH rotore	M12x1	60 Nm.
Viti flangiate HH coperchio motorino avviamento, solo modelli FC	M6	10 Nm.
Vite HH pedale di avviamento	M6	Loctite 243 +25 Nm
Vite Phillips piastrina d’arresto pedale avviamento	M5	Loctite 243 +6 Nm
Vite flangiata HH leva cambio	M6	10 Nm.
Candela	M12x1,5	20 Nm.
Vite foro di bloccaggio motore	M8	20 Nm.
Valvola a diaframma	M4	Loctite 243 +1,5 Nm

DATI TECNICI - MOTORE

	FC 450/4, 550/4	FE 450/501/550/650E/6	FS 450E/6, 650E/6
Telaio	monotrave in acciaio cromo molibdeno, rivestito		
Forcella	WP Up Side Down 4860 MXMA		
Corsa sospensione ant/post	295/320 mm		260/287 mm
Sospensione posteriore	Ammortizzatore con sistema di ammortizzamento progressivo WP, forcella posteriore in alluminio		
Freno anteriore	Freno a disco, con disco perforato Ø 260 mm, pinza freno galleggiante		pinza freno radiale Ø 310 mm
Disco freno anteriore	spessore minimo 2,5 mm		spessore minimo 5,0 mm
Freno posteriore	Freno a disco, con disco perforato Ø 220 mm, pinza freno galleggiante		
Disco freno posteriore	spessore minimo 3,5 mm		
Pneumatico anteriore Pressione aria, fuori strada Pressione aria, su strada/solo conducente	80/100 - 21" 1,0 bar –	90/90 - 21" 1,0 bar 1,5 bar	120/60 - 17" – 1,5 bar
Pneumatico posteriore Pressione aria, fuori strada Pressione aria, su strada/solo conducente	1109100 - 19" 1,0 bar –	140/80 - 18" 1,0 bar 2,0 bar	120/60 - 17" – 2,0 bar
Capacità serbatoio carburante	9 litri		
Rapporto cambio – ruota posteriore	14:48	16:40	16:38
Catena	Anello-X 520		
Dadi di bloccaggio posteriori disponibili	38Z, 40Z, 42Z, 45Z ,48Z, 50Z, 52Z		
Lampadine	Faro HS1 12V 35/35W Luce di ingombro 12V 5W (Zoccolo W2, 1x9,5d) Luce d'arresto 12V 21/5W (Zoccolo BaY15d) Lampeggiatori 12V 10W (Zoccolo Ba15s)		
Batteria	Batteria che non richiede manutenzione 12V 7Ah		
Inclinazione forcella	63,5°	63°	63,5°
Interasse	1481 ± 10 mm	1490 ± 10 mm	1481 ± 10 mm
Altezza sella, senza carico	930 mm		870 mm
Altezza minima, senza carico	380 mm		320 mm

REGOLAZIONE STANDARD - FORCELLA			
	FC 450/4, 550/4 WP4860MA 14.45.7A.01	**FE 450/550/650e/6 WP4860MA 14.45.7A.02**	**FS 450e/6, 650e/6 WP4860PAMA 14.45.7A.03**
Grado compressione	22	18	20
Grado distensione	20	20	15
Molla	4,6 N/mm	4,2 N/mm	4,8 N/mm
Precarico molla	5 mm	5 mm	0 mm
Camera compensazione	95 mm	110 mm	110 mm
Olio forcella	SAE 5	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONE STANDARD - AMMORTIZZATORE			
	FC 450/4, 550/4 WP 5018 PDS PDS 12.45.7A.01	**FE 450/550/650e/6 WP 5018 PDS PDS 12.45.7A.02**	**FS 450e/6, 650e/6 WP 5018 PDS 12.45.7A.03**
Grado compressione	15 LS (bassa velocità) 2,5 HS (elevata velocità)	15 LS (bassa velocità) 2 HS (elevata velocità)	15 LS (bassa velocità) 2 HS (elevata velocità)
Grado distensione	22	22	15
Molla	80/250	80/250	88/250
Precarico molla	5 mm	5 mm	11 mm

COPPIE DI SERRAGGIO		
Dado flangiato perno ruota davanti	M24x1,5	40 Nm.
Pinza freno, anteriore FE/FC	M8	Loctite 243 +25 Nm
Pinza freno anteriore FS	M10	Loctite 243 +40 Nm
Dado flangiato pastiglie freno anteriore – solo modelli FS	M6	10 Nm.
Dischi freno	M6	Loctite 243 +10 Nm
Viti di serraggio, piastra forcella superiore	M8	20 Nm.
Viti di serraggio, piastra forcella superiore	M8	15 Nm.
Viti di serraggio, piastra forcella inferiore	M8	15 Nm.
Viti di serraggio, piastra forcella inferiore	M8	10 Nm.
Vite di serraggio piastra forcella	M22x1	20 Nm.
Viti di serraggio, fondelli forcella	M8	10 Nm.
Dado flangiato perno ruota posteriore	M20x1,5	80 Nm.
Dado esagonale perno forcellone	M16x1,5	100 Nm.
Vite ad esagono cavo innesto manubrio	M8	20 Nm.
Vite Allen supporto manubrio	M10	Loctite 243 +40 Nm
Ammortizzatore, parte superiore	M12	80 Nm.
Ammortizzatore, parte inferiore	M10	40 Nm.
Viti pignone	M8	Loctite 243 +35 Nm
Connessione a sfera astina di spinta	M6	Loctite 243 +10 Nm
Bullone montaggio motore	M8	25 Nm.
Cavalletto laterale	M8	20 Nm.
Serratura a cassetta	M8	10 Nm.
Vite regolazione anello precarico molla ammortizzatore	M6	8 Nm.
Nippli dei raggi	M4,5 / M5	5 Nm.
Altre viti telaio	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Altri dadi flangiati telaio	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

ORGANI DI COMANDO

ITALIANO